

Projekt z dnia 27.09.2016 r.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹

z dnia 2016 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich
i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym**

Na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440, 1753, 1890 i 1893 oraz z 2016 r. poz. 1342) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1151) załączniki nr 1 i 2 do rozporządzenia otrzymują brzmienie określone w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszego rozporządzenia;

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA**


ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Kolejnictwa

Jakub Kapturzak

Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094)

**Plan zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego
w zakresie sieci komunikacyjnej
w międzywojewódzkich
i międzynarodowych przewozach
pasażerskich w transporcie
kolejowym**

-

część tekstowa

SPIS TREŚCI

1. WPROWADZENIE	3
1.1. Uwarunkowania krajowe	6
1.2. Uwarunkowania wynikające z członkostwa w Unii Europejskiej	8
2. SIEĆ KOLEJOWA DLA MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH KOLEJOWYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH	9
3. OCENA I PROGNOZY POTRZEB PRZEWOZOWYCH W ZAKRESIE KOLEJOWYCH PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH	25
3.1. Sieć osadnicza, przemieszczenia terytorialne ludności	25
3.2. Wpływ istniejącej sytuacji makroekonomicznej w Polsce na kolejowe przewozy pasażerskie	31
3.3. Oferta transportu kolejowego	35
3.4. Oferta konkurencyjnych gałęzi transportowych	43
3.5. Tabor wykorzystywany w kolejowych przewozach pasażerskich międzywojewódzkich i międzynarodowych	46
3.6. Ocena dostępności oferty dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych	47
3.7. Prognoza zapotrzebowania na międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie do roku 2025	49
3.8. Planowana docelowa sieć kolejowych pasażerskich przewozów międzynarodowych i międzywojewódzkich objętych Planem	54
4. FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH W ZAKRESIE KOLEJOWYCH PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH	64
4.1. Finansowanie przewozów	65
4.2. Finansowanie wymiany i modernizacji taboru	67
4.3. Wyrównanie utraconych przychodów z tytułu stosowania przez przewoźników kolejowych ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów	69
5. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU I POTENCJALNE KIERUNKI ROZWOJU KOLEJOWYCH PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH	70
6. STANDARDY KOLEJOWYCH USŁUG PRZEWOZOWYCH ORAZ SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA	72
6.1. Ogólne wymagania jakościowe	75
6.2. System dystrybucji biletów	77
6.3. Informacja	78
6.4. Obsługa osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych	79
6.5. Personel	81
7. WERYFIKACJA I AKTUALIZACJA PLANU	82

1. WPROWADZENIE

Podstawę prawną sporządzenia przez Ministra właściwego do spraw transportu, zwanego dalej Ministrem, **Planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym**, zwanego dalej „Planem”, stanowią przepisy *ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym* (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440, 1753, 1890 i 1893 oraz z 2016 r. poz. 1342), nazywanej dalej „Ustawą PTZ”.

Plan formułuje podstawowe zasady funkcjonowania międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym wykonywanych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego na rynku objętym zasadami konkurencji regulowanej¹, jak również ich finansowanie ze środków publicznych, sposób świadczenia, prognozowane zapotrzebowanie oraz potencjalne kierunki rozwoju.

Uwzględniając infrastrukturę transportową znajdującą się na obszarze objętym Planem², preferowanymi środkami transportu pozostają wyłącznie pojazdy kolejowe przeznaczone do wykonywania przewozów pasażerskich w normalnotorowych systemach kolei.

Plan opracowany przez Ministra zajmuje najwyższe miejsce w hierarchicznym systemie Planów pozostałych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Zostaje wydany w formie wymaganej obowiązującymi przepisami i jest bezpośrednio uwzględniany w Planach marszałków województw, wykonujących zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich. Z kolei Plany marszałków uwzględniają pozostałych organizatorów wskazani w Ustawie PTZ.

Zawartość niniejszego Planu odpowiada warunkom, o których mowa w *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego* (Dz. U. z 2011 r. poz. 684), zwanego dalej „Rozporządzeniem w sprawie Planu”.

Plan jest szczególnym dokumentem w strukturze systemu zarządzania rozwojem kraju. Nie stanowi bowiem ani strategii, ani programu w rozumieniu *ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju* (Dz. U. z 2016 r. poz. 383 i 1250). Nie zalicza się również do kategorii programów wieloletnich, o których mowa w *ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych* (Dz. U. z 2013 r. poz. 885, 938 i 1646, z 2014 r. poz. 379, 911, 1146, 1626 i 1877, z 2015 r. poz. 238, 532, 1045, 1117, 1130, 1189, 1190, 1269, 1358, 1513, 1830, 1854, 1890 i 2150 oraz z 2016 r. poz. 195 i 1257). Formę, treść i zakres oraz sposób procedowania Planu precyzuje Ustawa PTZ.

Plan bazuje na rozstrzygnięciach strategicznych dokumentów rządowych programujących rozwój kraju, zachowując z nimi komplementarność i spójność. Oznacza to, że ma on charakter wtórny wobec obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych, nie wyznacza też ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Uwzględnia zobowiązania sfery publicznej związane z finansowaniem przez Ministra międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich. W trakcie realizacji Planu będzie prowadzona jego ocena pod kątem dostosowania do ujawniających się warunków oraz potrzeb wynikających ze zmian sytuacji na rynku kolejowych przewozów pasażerskich. W przypadku, gdy zaistnieje konieczność zmian jego podstawowych treści, decyzję o poddaniu go aktualizacji, podejmie Minister.

Plan jest instrumentem służącym bardziej efektywnemu i przewidywalnemu zarządzaniu regulowanym rynkiem kolejowych przewozów pasażerskich, których organizatorem pozostaje Minister oraz usługami

¹określonymi na podstawie *rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70* (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007 r., str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 1370/2007”.

²PKP PLK S.A., *Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2015/2016*, Warszawa grudzień 2014 wraz z Załącznikami do tego Regulaminu; PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., *Regulamin przydzielenia tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych linii kolejowej nr 250 Gdańsk Gł. – Rumia na rozkład jazdy pociągów 2015/16*, Gdynia 2014.

świadczonymi na tym rynku, a także dokumentem umożliwiającym projektowanie pożądanego stanu docelowego. Wskazuje on również mechanizmy konieczne do zastosowania w celu lepszego dostosowania oferty przewozowej do popytu na usługi.

Na podstawie obowiązujących kierunków polityki Państwa, prognoz zapotrzebowania na międzywojewódzkie i międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie, zasad dotyczących budowy oferty przewozowej oraz planu finansowania omawianej kategorii przewozów, w Planie zaprezentowano sieć linii komunikacyjnych, na których Minister zaplanował wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w wariantach rozwojowych, stanowiących rozszerzenie dotychczasowej oferty omówionej w rozdziale 2 i 3.

Plan nie jest natomiast projektem długookresowego rozkładu jazdy pociągów dofinansowywanych przez Ministra, ani programem inwestycyjnym. **Nie wskazuje również źródeł dodatkowych środków finansowych możliwych do wydatkowania na organizację międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, ani infrastruktury kolejową.** Jego rolą nie jest też przedstawienie strategii Rządu w odniesieniu do sfery przekształceń własnościowych sektora kolejowego, regulacji cen usług za korzystanie z infrastruktury kolejowej, czy wdrożeniu wieloletniego systemu kontraktowego w obszarze remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej.

Celem Planu nie jest objęcie dofinansowaniem przez Ministra maksymalnej liczby pociągów pasażerskich, ale uruchamianie ich tam, gdzie występuje na nie dostrzegalny popyt, którego wielkość nie może jednak zostać zaspokojona przez przewozy nie mające charakteru użyteczności publicznej. Linie komunikacyjne, które nie zostały ujęte w Planie, ale mimo to są istotne z punktu widzenia wspólnot lokalnych albo społeczności regionu, powinny stanowić uzupełnienie oferty Ministra, gdzie znacznie efektywniejsze jest uruchamianie wzajemnie skomunikowanych przewozów gminnych, powiatowych lub wojewódzkich o znacznie wyższej częstotliwości niż miałyby to miejsce w przypadku kursowania po danej linii komunikacyjnej pociągu dofinansowanego przez Ministra.

Postanowienia Planu uwzględniają istnienie okresu przejściowego w pełnej implementacji postanowień Ustawy PTZ wprowadzonego postanowieniami jej artykułu 78 i określonego maksymalnie na dzień 31 grudnia 2016 r.

Zgodnie z artykułem 80 ustawy PTZ do dnia 31 grudnia 2017 r. na sfinansowanie utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w transporcie kolejowym operatorowi przysługuje rekompensata, o której mowa w art. 56 ust. 1, w postaci dotacji przedmiotowej z budżetu państwa.

Szeroko rozumiany krąg interesariuszy Planu, a więc zarówno podmiotów mających wpływ na powodzenie jego realizacji, jak i podmiotów, na które oddziałują jego postanowienia, obejmuje:

- pasażerów, czyli podstawową grupę, na realizację potrzeb której ukierunkowane jest funkcjonowanie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, których organizatorem jest Minister. W celu sprostania ich wymaganiom, przedstawione zostały warianty rozszerzenia zakresu połączeń dofinansowywanych przez Ministra, a także zaprezentowane standardy usług przewozowych i sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera;
- kolejowych przewoźników pasażerskich, dla których dokument pozostaje kluczową informacją na temat planów dalszego funkcjonowania oferty kształtowanej przez Ministra, zasad jej finansowania, zasad organizacji segmentu rynku przewozów pasażerskich oraz pożądanego standardów usług przewozowych. Istotnym zadaniem Planu jest wskazanie kolejowym, drogowym i lotniczym przewoźnikom pasażerskim sieci komunikacyjnej, która będzie uwzględniona w połączeniach kolejowych dofinansowywanych przez Ministra. Przewoźnikom kolejowym umożliwi to wykreowanie oferty uzupełniającej w zakresie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych. Przewoźnicy lotniczy, wykonujący regularne połączenia o charakterze komercyjnym, skoncentrują się na wykorzystywaniu swych przewag (poziom obsługi klienta, cena, czas podróży) w przewozach międzynarodowych, a także łączących największe polskie aglomeracje. Plan wpłynie na sytuację przewoźników drogowych, którzy muszą uwzględniać rosnące koszty opłat za dostęp do infrastruktury drogowej, lecz jednocześnie oferują pasażerom elastyczny model oferty. Operatorzy wykonujący kolejowe przewozy pasażerskie będą w stanie sprostać presji konkurencyjnej jedynie w sytuacji znacznej poprawy standardów świadczonych usług, których koszt już obecnie ponoszony jest

przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego. W przeciwnym bowiem razie, przy stopniowo rosnącym poziomie życia, narastać może zjawisko odchodzenia pasażerów w kierunku komunikacji indywidualnej;

- pozostałych organizatorów, którzy – z uwagi na hierarchiczny układ systemu planowania publicznego transportu zbiorowego – bezpośrednio lub pośrednio uwzględniają w swoich Planach dokument opracowany przez Ministra, co w obszarze kolejowych przewozów pasażerskich nadaje mu priorytetowy charakter, w dużej mierze kształtujący zakres oferty organizatorów szczebla samorządowego. W praktyce, oznacza to konieczność uzupełnienia oferty zaprojektowanej przez Ministra w celu stworzenia spójnej i komplementarnej, a także zapewniającej skomunikowanie między różnymi kategoriami pociągów, sieci komunikacyjnej;
- zarządców liniowej infrastruktury kolejowej, dla których zawarte w Planie prognozy potrzeb przewozowych oraz zasady finansowania są istotne, szczególnie w aspekcie zasadności zaplanowanych działań inwestycyjnych i utrzymaniowo – naprawczych, przede wszystkim zaś są wskazaniemi dla realizacji procesu udostępniania tej infrastruktury, w tym prowadzenia ruchu. Z mocy prawa, zarządca jest również zobowiązany do zachowywania (niepogarszania) parametrów linii kolejowych i czasów przejazdów pociągów zgodnie z danymi przekazanymi organizatorom publicznego transportu zbiorowego w celu sporządzenia przez nich stosownych Planów transportowych. Sprawność działania zarządcy w zakresie przygotowania i przebiegu procesów inwestycyjnych i utrzymaniowo – naprawczych, a także opracowywania rozkładu jazdy pociągów (rjp) w istocie determinuje zakres i kształt oferty przewoźników kolejowych. Natomiast w ramach swej funkcji koordynacyjnej, zapewni on odpowiednią priorytetyzację przydzielania tras pociągów oraz skomunikowanie pociągów objętych ofertą Ministra z pozostałymi pociągami w zakresie określonym w rozdziałach 3, 5 i 7 Planu;
- podmioty zarządzające dworcami kolejowymi – dla których, podobnie, jak dla zarządców liniowej infrastruktury kolejowej, zawarte w Planie prognozy potrzeb przewozowych oraz warianty rozwoju oferty są istotne w aspekcie celowości działań inwestycyjnych i utrzymaniowych;
- podmioty gospodarcze tworzące tzw. zaplecze techniczne kolei, w tym producentów taboru kolejowego, a także innych urządzeń i usług wykorzystywanych w transporcie kolejowym, wykonawców robót naprawczych i inwestycyjnych na rzecz zarządców infrastruktury kolejowej.

Uzasadnienie weryfikacji. Nowelizacja Planu Transportowego dotyczy zarówno części tekstowej (załącznik 1), jak i części graficznej (załącznik 2) obowiązującego rozporządzenia³. Weryfikacja oraz aktualizacja była podyktowana postanowieniami zawartymi w rozdziale 7, przypadającymi na rozkład jazdy pociągów edycji 2015/16 oraz zmianami zaistniałymi w zakresie:

- nowej perspektywy finansowej UE 2014-2020, w tym uwarunkowań krajowych i europejskich;
- sytuacji społeczno-gospodarczej mającej wpływ na rynek przewozów pasażerskich oraz poziom przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych;
- zapotrzebowania na przewozy kolejowe finansowane przez Ministra, wynikające ze zweryfikowanych prognoz przewozowych, uwzględniających zrównoważony rozwój transportu;
- możliwości uruchomienia nowych połączeń kolejowych, będących następstwem modernizacji kolejnych linii sieci kolejowej;
- zrównoważonego rozwoju transportu prowadzącego do zwiększania udziału w przewozach transportu kolejowego.

Poniżej zawarto ocenę poszczególnych parametrów określonych w rozdziale 7 dotychczas obowiązującej wersji Planu, zarówno na podstawie rjp 2015/16 oraz osiągniętych wyników w rjp 2013/14 i 2014/15.

³ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1151)

1.1. Uwarunkowania krajowe

Model funkcjonowania rynku kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce, zgodnie z Ustawą PTZ, jest oparty na koncepcji konkurencji regulowanej, porządkującej zasady funkcjonowania przewoźników i operatorów, dla których warunkiem uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej jest zawarcie przez przewoźnika kolejowego umowy o świadczenie usług publicznych (skutkujące włączeniem go w system przewozów o charakterze użyteczności publicznej), uzyskanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu lub uwzględnienie wniosku na wykonanie przewozu okazjonalnego. W transporcie kolejowym, wykonywanie przewozów pasażerskich na podstawie pierwszych dwóch spośród wymienionych dokumentów oznacza włączenie przewoźnika w system publicznego transportu zbiorowego. Z uwagi na przyjęty kształt modelu funkcjonowania, Ustawa PTZ wprowadziła konieczność planowego zorganizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Kolejowe przewozy pasażerskie są jednym z najbardziej istotnych czynników determinujących rozwój społeczno-gospodarczy kraju, w tym wzmacniających wewnętrzną spójność terytorialną oraz powiązania zewnętrzne, o których mowa w założeniach rządowych dokumentów ogólnostrategicznych i ich aktualizacjach:

- *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie*⁴, której celem strategicznym jest efektywne wykorzystywanie specyficznych regionalnych i innych terytorialnych potencjałów rozwojowych dla osiągania wzrostu, zatrudnienia i spójności w horyzoncie długookresowym z wykorzystaniem wysokiej jakości powiązań transportowych;
- *Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020*⁵ zakładającej wzrost poziomu spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej całej Polski Wschodniej i każdego z jej województw w rozszerzonej Unii Europejskiej, z uwzględnieniem zasady trwałego i zrównoważonego rozwoju za pomocą komunikacji szynowej w przewozach międzynarodowych, krajowych i regionalnych;
- *Strategii Rozwoju Polski Południowej do roku 2020*⁶ identyfikującej możliwości współpracy pomiędzy województwami śląskim i małopolskim oraz wskazującej kierunki interwencji umożliwiające rozwijanie i zacieśnianie tej współpracy, na którą złożyło się 8 priorytetów (gospodarka, turystyka i kultura, kapitał ludzki, ochrona środowiska, infrastruktura, transport, rewitalizacja przestrzeni miejskich, współpraca transgraniczna), i której efektem będzie kreowanie Polski Południowej jako silnego i konkurencyjnego obszaru w Europie;
- *Strategii Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020*⁷ obejmującej województwo dolnośląskie, lubuskie, opolskie, wielkopolskie oraz zachodniopomorskie, wyznaczającej główne kierunki rozwoju makroregionów i stanowiącej punkt odniesienia dla programowania działań rozwojowych w ramach programów operacyjnych na lata 2014-2020, w celu wzrostu konkurencyjności Polski Zachodniej poprzez efektywne wykorzystanie potencjałów makroregionów;
- *Strategii Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą do 2030*⁸, która wskazuje cele i obszary współpracy województw mazowieckiego i łódzkiego oraz zakłada, że województwa te będą ze sobą współpracować w wybranych obszarach, m.in. w zakresie transportu i logistyki, a znaczenie powiązań pomiędzy rozwijającymi się aglomeracjami Warszawy i Łodzi, będzie prowadziło do umocnienia makroregionu na arenie krajowej i międzynarodowej;

⁴ przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 13 lipca 2010 r.

⁵ przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 30 grudnia 2008 r. 26 marca 2010 r. Rada Ministrów przyjęła Założenia aktualizacji i uzupełnienia *Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020*, stanowiące punkt wyjścia do prac nad zmienionym tekstem przedmiotowego dokumentu.

⁶ przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 8 stycznia 2014 r.

⁷ przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 30 kwietnia 2014 r.

⁸ przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 14 lipca 2015 r.

- *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*⁹ uwzględniającej konieczność podwyższenia konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności, a także poprawy spójności wewnętrznej i terytorialnego zrównoważenia rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów;
- *Krajowym Programie Reform*¹⁰, który stanowi przełożenie celów Strategii Europa 2020 na cele krajowe, w którym szczególny nacisk położono m.in. na przyspieszenie wdrażania projektów inwestycyjnych w kolejnictwie;
- *Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności*¹¹, która jest dokumentem określającym główne trendy, wyzwania i scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz kierunki przestrzennego zagospodarowania kraju, z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju, obejmującym okres 15 lat;
- *Strategii Rozwoju Kraju 2020*¹² wskazującej najważniejsze zadania państwa, które należy zrealizować w najbliższych latach, by przyspieszyć rozwój Polski. Stanowi ona bazę dla 9 strategii zintegrowanych, które realizują założone w niej cele i uszczegóławiają ją.

Rozwinięcie i uszczegółowienie kierunkowych wskazań zawartych w dokumentach ogólnostrategicznych zawierają dokumenty rządowe odnoszące się do samego sektora transportu kolejowego, jak:

- *Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* wraz z dokumentem implementacyjnym. Wdrożenie SRT pozwoli zwiększyć dostępność transportową Polski (łatwiejsze przemieszczanie się różnymi środkami transportu), poprawić bezpieczeństwo uczestników ruchu i przewożonych towarów, podnieść efektywność sektora transportowego, stworzyć nowoczesną, spójną sieć infrastruktury transportowej, poprawić sposób organizacji i zarządzania systemem transportowym, ograniczyć negatywny wpływ transportu na środowisko oraz zbudować racjonalny model finansowania inwestycji infrastrukturalnych;
- *Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z perspektywą do roku 2020*¹³;
- *Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku*¹⁴.

W dokumentach tych wskazywane i podkreślane są głównie następujące dążenia: poprawa dostępności transportowej kraju i regionów, zwiększenie spójności terytorialnej, zapewnienie dostępu do transportu kolejowego osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym, podniesienie jakości usług świadczonych na rzecz pasażerów, a także minimalizacja negatywnego oddziaływania na środowisko.

Kluczowe krajowe dokumenty strategiczne przewidują, że w sferze transportowej konieczne jest zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich. Uwzględniając ich postanowienia, a także obowiązki wynikające z Ustawy PTZ, należy wskazać, że:

- **w przewozach międzywojewódzkich** przewozy pasażerów prowadzone są pociągami, z których część uruchamiana jest w celu zaspokojenia społecznych potrzeb przewozowych, nabierając charakteru służby publicznej. Są one dofinansowane z budżetu Państwa, co uzasadnia społeczne znaczenie kolei, wyrażające się w konieczności istnienia przewozów pasażerskich o bardzo niskiej zyskowności, bądź w ogóle jej braku. Równocześnie zachodzi tu potrzeba wykonywania usług publicznych, z cenami

⁹ przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 13 grudnia 2011 r.

¹⁰ dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 30 kwietnia 2013 r.

¹¹ przyjęta przez Radę Ministrów Uchwałą nr 16 z dnia 5 lutego 2013 r.

¹² przyjęta przez Radę Ministrów Uchwałą Nr 157 z dnia 25 września 2012 r.

¹³ Przyjęty przez Radę Ministrów 15 marca 2015 r.

¹⁴ Przyjęty przez Radę Ministrów 15 września 2015 r.

biletów utrzymywanych na społecznie akceptowanym poziomie, co wymaga zapewnienia stabilnego ich subsydiowania;

- analogiczna sytuacja zachodzi **w przewozach międzynarodowych**, z zastrzeżeniem, że zgodnie z Ustawą PTZ usługi w tym zakresie mogą być dofinansowywane w postaci dotacji z budżetu Państwa, co przesądza o priorytecie nałożonym na Ministra, jakim jest zapewnienie finansowania i funkcjonowania pociągów w przewozach międzywojewódzkich;
- przedmiotem umowy o świadczenie usług publicznych zawieranej przez Ministra pozostają połączenia szczególnie istotne dla integralności terytorialnej, społecznej i komunikacyjnej w skali kraju, przy uwzględnieniu możliwości zapewnienia pociągów międzynarodowych w kluczowych połączeniach;
- sieć komunikacyjna obsługiwana przez przewoźnika wykonującego połączenia na podstawie umowy z Ministrem stanowi podstawę do projektowania przez pozostałych organizatorów połączeń dowozowo - odwozowych dla pociągów regionalnych poszczególnych operatorów kolejowych oraz dla innych gałęzi transportu publicznego.

Konkretne działania ukierunkowane na realizację zamierzeń strategicznych określonych w dokumentach rządowych muszą być podejmowane z uwzględnieniem konieczności zapewnienia spójności i dostępności systemu transportowego oraz możliwości finansowych sfery publicznej. Należy przy tym brać pod uwagę bezpieczeństwo użytkowników, uwarunkowania w obszarze ochrony środowiska oraz potrzeby społeczne formułowane pod adresem sektora kolejowego.

Niniejszy Plan stanowi mechanizm oddziaływania Ministra, jako organizatora wskazanych w Ustawie PTZ segmentów kolejowych przewozów pasażerskich, na rynek kolejowy w Polsce ukierunkowany na wypełnienie celów strategicznych wyznaczonych w rządowych dokumentach formułujących politykę rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz zasady rozwoju transportu kolejowego.

1.2. Uwarunkowania wynikające z członkostwa w Unii Europejskiej

W polityce społeczno-gospodarczej Unii Europejskiej (UE) transport należy do priorytetowych dziedzin rozwoju.

Politykę UE dla transportu określa *Biała Księga z 28 marca 2011 r. – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*¹⁵, zwana dalej „Białą Księgą”. Wskazuje ona, że transport stanowi fundament gospodarki i społeczeństwa, jest czynnikiem, który ma znaczący wpływ na rynek wewnętrzny i jakość życia obywateli, którzy mogą swobodnie podróżować, umożliwia wzrost gospodarczy i tworzenie miejsc pracy.

Jednym z głównych celów polityki transportowej UE jest zapewnienie pewnych, skutecznych i wysokiej jakości usług transportowych poprzez uregulowaną konkurencję. Umożliwia ona przejrzystość oraz efektywność usług transportu zbiorowego, przy uwzględnieniu czynników społecznych, środowiskowych i zagospodarowania przestrzennego, z równoczesną realizacją polityki taryfowej zaspokajającej oczekiwania, potrzeby i możliwości pasażerów.

Publiczne usługi transportowe odgrywają decydującą rolę w transporcie pasażerskim w UE zarówno z ekonomicznego, jak również politycznego punktu widzenia. Według danych za rok 2013¹⁶ udział przewozów objętych formą umowy o świadczenie usług publicznych w krajach UE-28 wynosi 66,3% wg parametru pracy przewozowej. Analogiczna wielkość dla Polski wynosi 86,5%. W sektorze transportu kolejowego, na niemal całym świecie rządy finansują (dotują) krajowy pasażerski rynek kolejowy.

Zasadnicze powody dofinansowywania sektora transportu kolejowego przez Państwo to:

- ukierunkowanie na dostarczanie usług transportowych, mających na celu zaspokojenie podstawowych potrzeb społecznych w zakresie swobodnego przemieszczania się;
- realizacja rządowych programów społeczno-gospodarczych i programów regionalnych;

¹⁵ Bruksela, dnia 28.3.2011, KOM(2011) 144 wersja ostateczna.

¹⁶ EU transport in figures. Statistical pocketbook 2015

- korzystna społecznie i ekonomicznie alternatywność transportu kolejowego w stosunku do transportu drogowego.

Prowadzone od lat prace i dyskusje nad zasadami organizowania pasażerskiego transportu publicznego sfinalizowano wydaniem Rozporządzenia nr 1370/2007, które uporządkowało regulację rynku i umożliwiło krajom członkowskim kształtowanie polityki transportowej według jasnych zasad, biorących pod uwagę interes społeczny i interesy przewoźników. Rozporządzenie obejmuje znaczną część zagadnień dotyczących organizowania transportu publicznego: planowanie, zamówienia publiczne, zasady regulacji rynku w myśl zasad uczciwej i otwartej konkurencji, w tym dopuszczalności pomocy publicznej oraz zasady egzekucji wykonania zadań. Do uregulowania w prawodawstwie krajowym pozostawiono część zagadnień, np. wyznaczanie instytucjonalnych organów władzy publicznej właściwych w sprawach organizacji transportu publicznego.

Z kolei rozporządzenie (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 14), zwane dalej „rozporządzeniem nr 1371/2007”, ustanawia przepisy w odniesieniu do odpowiedzialności i obowiązków przedsiębiorstw kolejowych wobec pasażerów w kwestiach jakości obsługi, dostarczania informacji oraz wystawiania biletów i systemu rezerwacji. W szczególności, reguluje zasady ochrony i pomocy zapewnianej podróżującym koleją osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym. Jego wdrożenie stwarza szansę na stopniową modernizację pasażerskich przewozów kolejowych również w zakresie obejmującym dostosowanie taboru, stacji i dworców oraz systemów sprzedaży biletów i systemów informacji do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym, co będzie korzystne również dla pozostałych pasażerów. Wdrożenie w pełnym zakresie wymogów rozporządzenia nr 1371/2007 mieć będzie istotne znaczenie dla przeciwdziałania zjawisku wykluczenia z życia społecznego i gospodarczego osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych.

Plan jest spójny z krajowymi i europejskimi dokumentami strategicznymi programującymi rozwój transportu kolejowego.

2. SIĘĆ KOLEJOWA DLA MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH KOLEJOWYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH

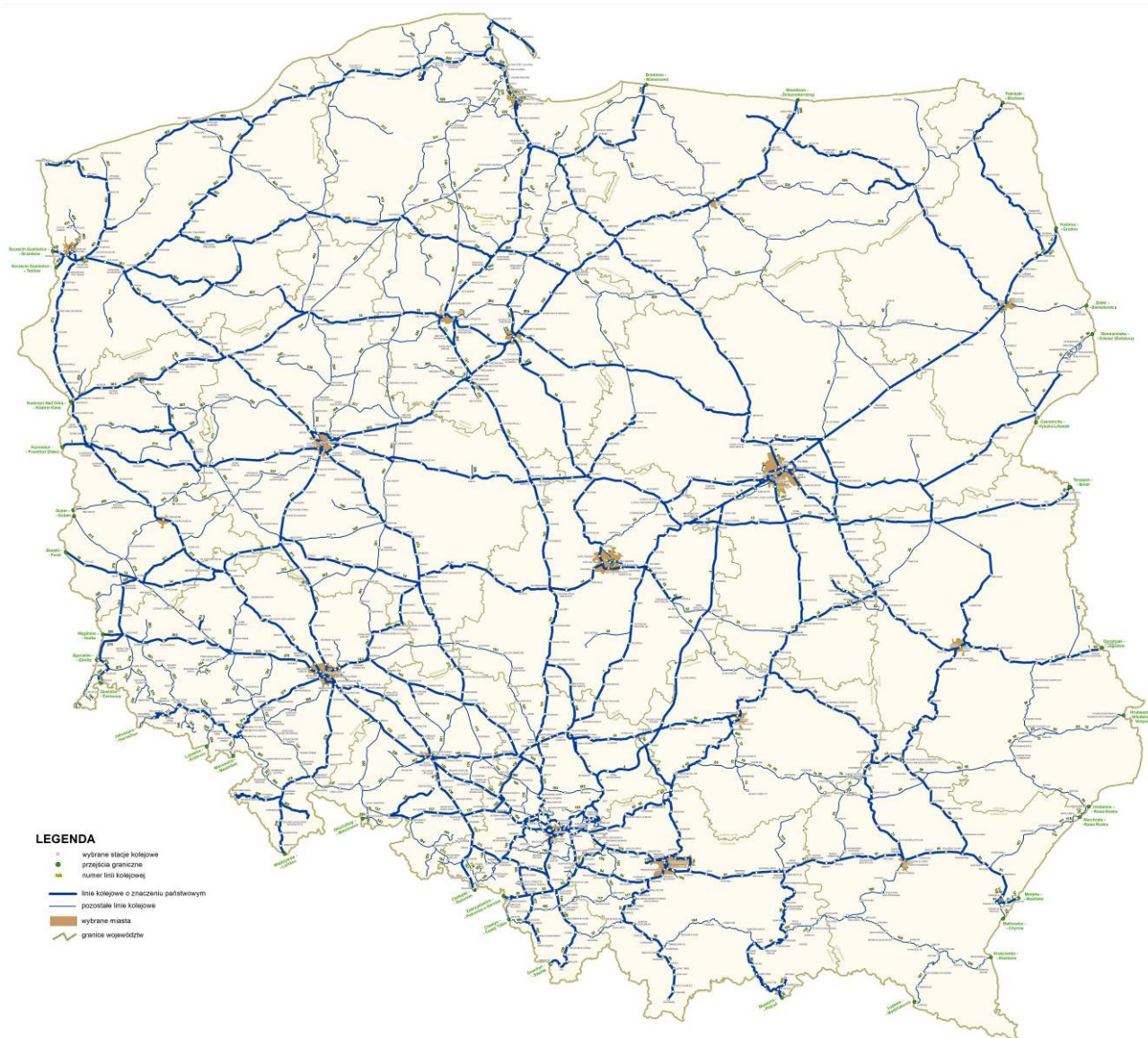
W niniejszym rozdziale przedstawiono charakterystykę sieci komunikacyjnej wykorzystywanej do zapewnienia kolejowych połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych objętych Planem, z uwzględnieniem generalnych charakterystyk całej krajowej sieci kolejowej. Szczegółowa ocena celowości, efektywności i trafności istniejącej oferty układu połączeń komunikacyjnych na tle szeroko rozumianego zapotrzebowania społecznego została zaś zawarta w rozdziale 3, gdzie przedstawiono również prognozy przewozowe.

Przewozy o charakterze międzywojewódzkim i międzynarodowym, których organizatorem jest Minister, wykonywane są na liniach kolejowych będących w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej – „PKP PLK S.A.”), które wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r. zarządzają 18 516 km linii (36 105 km torów)¹⁷. Incydentalnie wykorzystywana jest również normalnotorowa zelektryfikowana linia kolejowa nr 250 Gdańsk Główny – Rumia o długości 32,652 km, eksploatowana i zarządzana przez PKP Szybką Kolej Miejską w Trójmieście sp. z o.o. (dalej – „PKP SKM”).

Schematyczną mapę sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. przedstawiono na rysunku 1.

¹⁷ Raport roczny 2014, PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zarządca narodowej sieci

Linie kolejowe w zarządzie PKP PLK S.A.



Źródło: PKP PLK S.A. Biuro Nieruchomości i Geodezji Kolejowej.
Warszawa 2012

Średnia krajowa gęstość sieci kolejowej wyniosła w roku 2014 $6,2 \text{ km}/100 \text{ km}^2$ ¹⁸. Wskaźnik ten jest wyższy od średniej wszystkich krajów UE (UE-28), wynoszącej $4,9 \text{ km}/100 \text{ km}^2$. W poszczególnych województwach gęstość, kształtuje się odpowiednio: od $3,2 \text{ km}/100 \text{ km}^2$ w województwie podlaskim do $16,0 \text{ km}/100 \text{ km}^2$ w województwie śląskim¹⁹. Generalnie gęstość sieci kolejowej w Polsce spada, co przekłada się na postępujące ograniczenia dostępności kolejowej do niektórych ośrodków regionalnych.

Możliwość eksploatacyjno-ruchową danej linii kolejowej lub jej części (odcinka linii) do wykonywania na niej przejazdów pociągów w określonym czasie określa całkowita zdolność przepustowa. Wyrażana jest ona największą liczbą pociągów lub par pociągów, które mogą przejechać po danym fragmencie linii kolejowej (odcinku, szlaku) w ciągu określonego czasu, zazwyczaj doby lub godziny szczytowego natężenia przewozów. Zdolność przepustowa zależy od parametrów technicznych linii kolejowej takich jak prędkość maksymalna, liczba i długości ograniczeń prędkości, liczby torów szlakowych, rodzaju urządzeń sterowania ruchem pociągów, układów torowych stacji, struktury pociągów obciążających linię kolejową oraz parametrów ich ruchu. Zatem całkowita zdolność przepustowa poszczególnych odcinków linii kolejowych na sieci PKP PLK

¹⁸ GUS, Transport wyniki działalności w 2014 r., Warszawa 2015

¹⁹ GUS, Bank Danych Lokalnych 2015

(wg stanu na dzień 15 maja 2015 r.) jest silnie zróżnicowana, wykazuje bowiem zakres od 8 par pociągów na dobę (pomiędzy kilometrem 110,689 a 156,949 na jednotorowej linii nr 219 Olsztyn Główny – Ełk) do 243 pociągów na dobę (dla kierunku parzystego linii nr 139 Katowice – Zwardoń pomiędzy kilometrem 42,435 a 44,203). Jednocześnie zróżnicowany jest % wykorzystania zdolności przepustowej. Zawiera się on w przedziale od 2 (dla kierunku nieparzystego linii nr 25 Łódź Kaliska – Dębica pomiędzy kilometrem 14,783 a 24,207 oraz dla kierunku parzystego linii nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny pomiędzy kilometrem 254,295 a 255,485) do 92% (dla kierunku parzystego linii nr 9 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny pomiędzy kilometrem 4,408 a 10,100).

Prowadzone w obszarze infrastruktury kolejowej roboty utrzymaniowo-naprawcze oraz realizacja zadań inwestycyjnych skutkują sukcesywną poprawą jakości parametrów technicznych linii kolejowych. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 roku długość torów linii kolejowych z dobrą oceną stanu technicznego stanowiła 52% całkowitej długości torów, co oznacza wzrost o 5% w porównaniu ze stanem z roku 2013 roku. Udział długości torów z oceną dostateczną wynosi 27% (stan bez zmian w stosunku do roku 2013), natomiast notę niezadowolającą wykazuje jeszcze 21% długości torów (spadek o 5% w porównaniu rokiem 2013).

Utrzymanie takiej tendencji pozostaje uzależnione od wdrożenia nowego mechanizmu finansowania infrastruktury kolejowej w postaci wieloletniego programu utrzymania infrastruktury kolejowej, wprowadzającego nowe podejście do tego procesu. Program ten będzie określał zadania dla zarządców infrastruktury oraz wynikającą z tych zadań wysokość środków finansowych przewidzianych na ich realizację. Przyjęcie programu umożliwi wywiązanie się ze zobowiązań Polski wobec UE i przełoży się na wymierną poprawę jakości obsługi klientów kolei, zarówno pasażerów, jak i nadawców ładunków. Wdrożenie programu pozwoli na przezwyciężenie problemów związanych z jednorocznością budżetowania środków publicznych przeznaczonych na utrzymanie infrastruktury kolejowej oraz stabilizację stawek opłat za dostęp do infrastruktury.

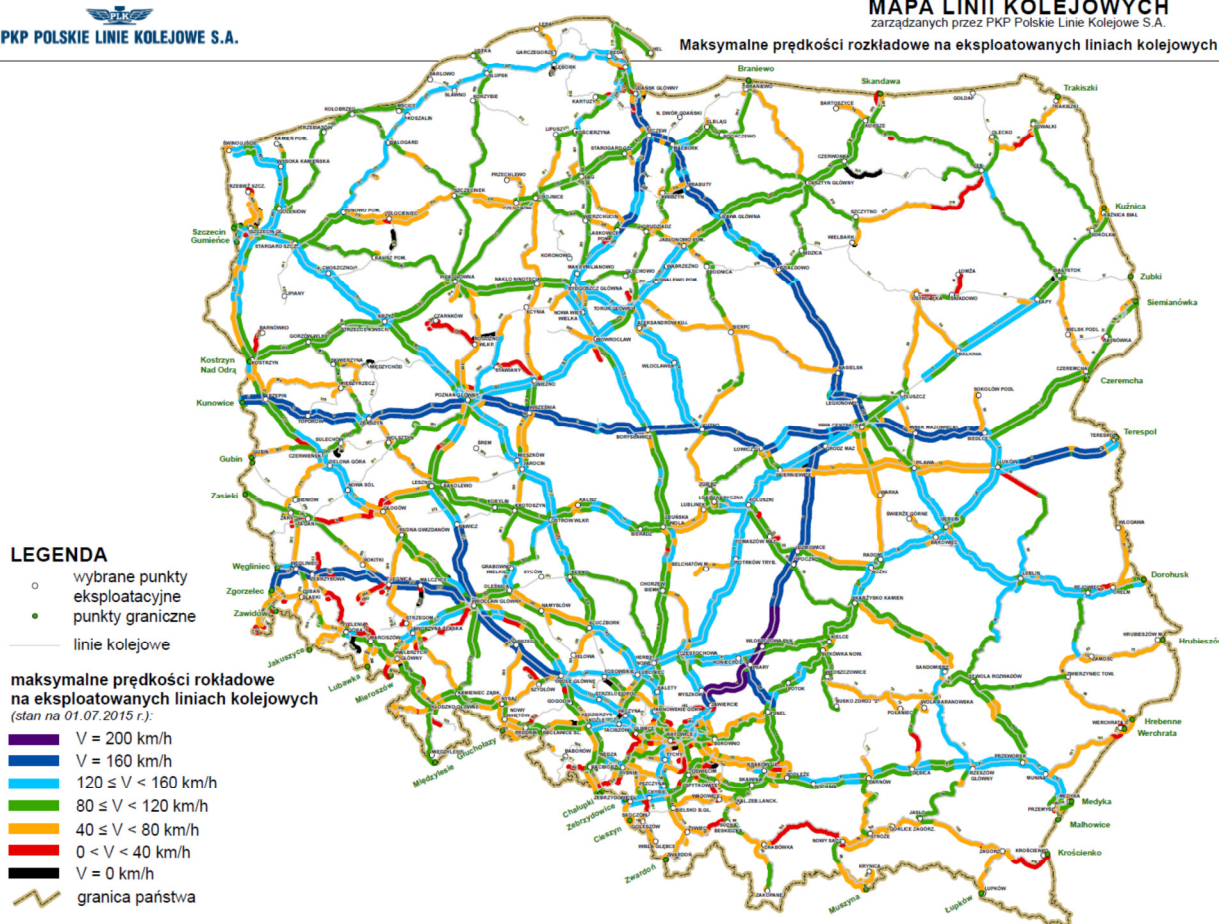
Jakość infrastruktury przekłada się bezpośrednio na prędkość przewozową (obecnie dużo niższą niż w większości krajów członkowskich UE), co ma decydujący wpływ na czas przejazdu. Efektem poprawy stanu technicznego torów było podwyższenie w rjp 2014/15 maksymalnej prędkości rozkładowej dla pociągów pasażerskich na odcinkach torów o długości 2 700 km torów, a obniżenie prędkości na długości 586 km torów. Maksymalne dopuszczalne prędkości obowiązujące na sieci objętej Planem przedstawiono na rysunku 2.

Maksymalne prędkości na liniach PKP PLK S.A. w 2015 roku

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

MAPA LINII KOLEJOWYCH
zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

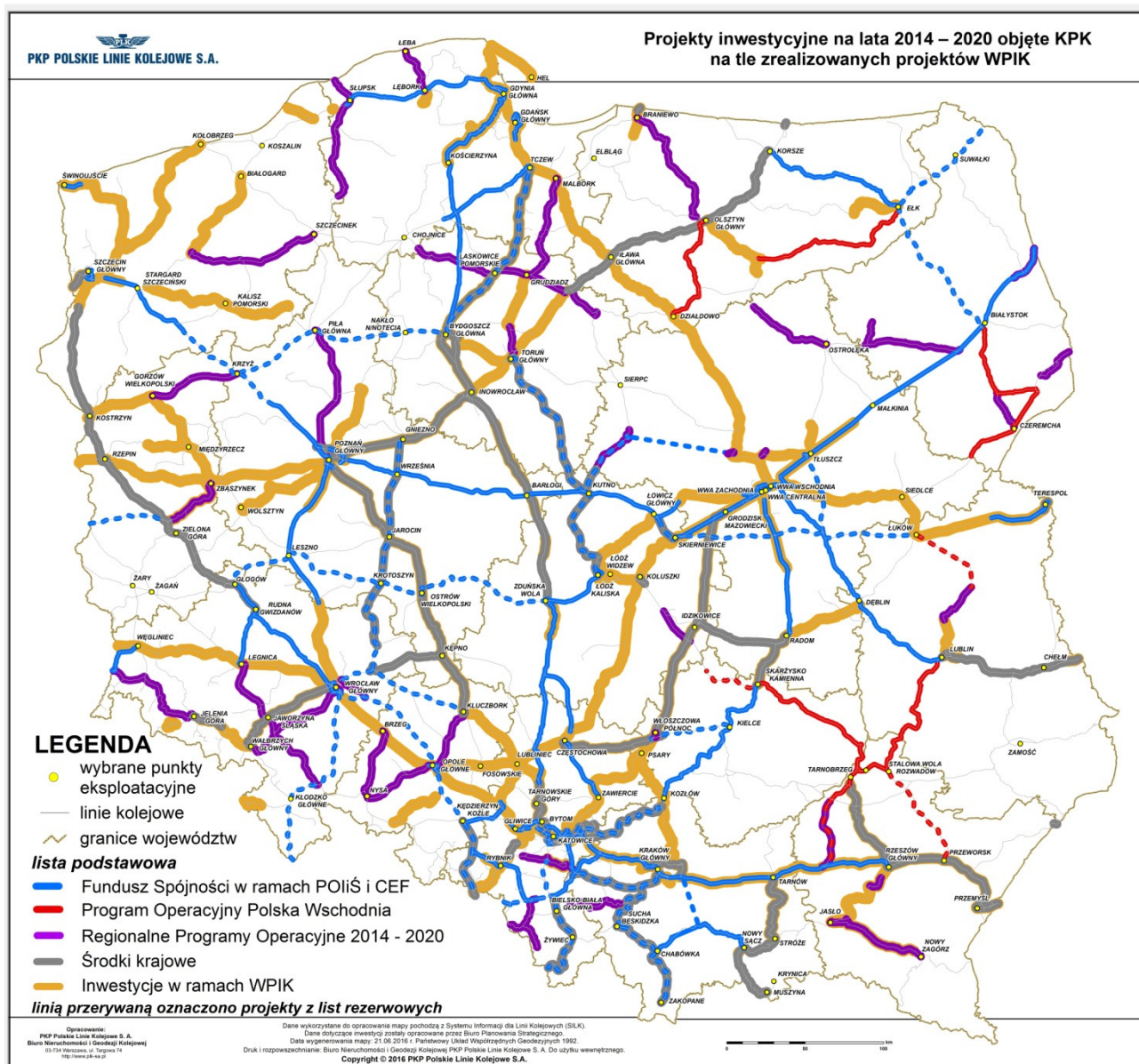
Maksymalne prędkości rozkładowe na eksploatowanych liniach kolejowych (stan na 01.07.2015 r.)



Źródło: PKP PLK S.A. Biuro Nieruchomości i Geodezji Kolejowej.
Warszawa 2015

W najbliższych latach w ramach *Krajowego Programu Kolejowego* zarządca infrastruktury będzie realizował kolejne projekty infrastrukturalne (rysunek 3), które wpłyną na poprawę jakości w przewozach, wzrost bezpieczeństwa ruchu pociągów oraz wzmocnienie efektywności transportu kolejowego. Docelowo efektami prowadzonych inwestycji będzie: 9 tys. km przebudowanych linii kolejowych (w km toru), 350 km linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h, 2 tys. km linii wyposażonych w system ERTMS/ETCS, połączenie 18 ośrodków wojewódzkich liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h.

Projekty inwestycyjne na lata 2014-2020 objęte Krajowym Programem Kolejowym (z wyjątkiem projektów multilokalizacyjnych) na tle projektów WPIK



Źródło: Projekt aktualizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, wersja z 11 lipca 2016 r.

Najważniejsze linie kolejowe Polski zostały włączone w transeuropejską sieć transportową (TEN-T). Sieć ta ma umożliwić osiągnięcie celów opisanych w Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, takich, jak zapewnienie funkcjonowania rynku wewnętrznego, swobodnego przepływu towarów, osób, usług i kapitału, wspierania harmonijnego rozwoju całej Unii, zmniejszenia dysproporcji w poziomach rozwoju różnych regionów oraz zacofania regionów najmniej uprzywilejowanych. Ma również umożliwić obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym, wspólnotom regionalnym i lokalnym pełne czerpanie korzyści z ustanowienia obszaru bez granic wewnętrznych²⁰.

²⁰ Transeuropejska Sieć Transportowa zawierająca projekty będące projektami "wspólnego zainteresowania", które realizowane są przez państwa członkowskie, zgodnie z art. 171 *Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej* (Dz. Urz. UE C 115 z 9.05.2008 r., str. 47). Program Wspólnotowy TEN-T jest dodatkowym instrumentem finansowym w dziedzinie transportu, wspierającym i współfinansującym projekty rozwoju transportu. Projekty TEN-T mają z założenia przyczyniać się do zrównoważonego rozwoju sieci transportowej, zapewniać spójność oraz interoperacyjność

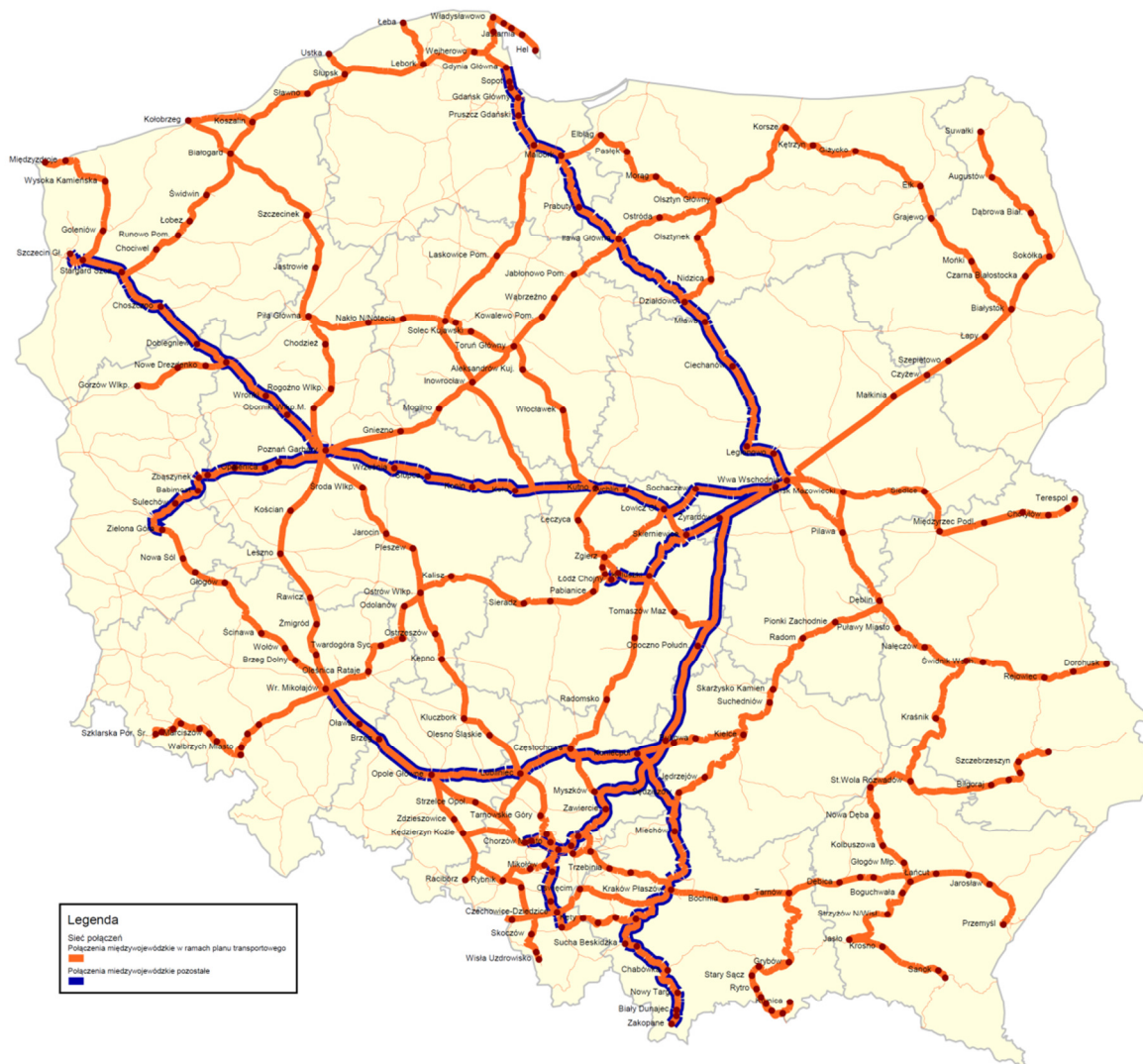
W 2013 roku zostało wydane rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (uchylające decyzję nr 661/2010/UE). Dokument ten kończy etap rewizji wytycznych UE z okresu 2009–2011 i odnosi się do przyszłej polityki UE dotyczącej sieci TEN–T.

Układ sieci komunikacyjnej, wykorzystywanej obecnie oraz planowanej w przyszłości do obsługi kolejowymi przewozami międzywojewódzkimi i międzynarodowymi, tworzą linie kolejowe oraz odcinki linii kolejowych, które umożliwiają prowadzenie ruchu pociągów pasażerskich. Układ ten w szczególności uwzględnia: gęstość zaludnienia oraz układ przestrzenny sieci osadniczej; przestrzenne rozmieszczenie przedsiębiorstw, szkół, urzędów administracji publicznej, instytucji kultury, ośrodków handlowych i gospodarczych; miejsca wypoczynku, itp.

Kierunki połączeń kolejowych, realizowane przez przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe, których organizatorem jest Minister, określone w rozkładach jazdy pociągów, mają charakter elastyczny. Oznacza to możliwość budowania konkretnych relacji pociągów, poprzez określenie dla nich punktów handlowych (stacji i przystanków osobowych) początkowych i końcowych oraz pośrednich, pozwalających uszczegółwić trasę przejazdu pociągów na liniach kolejowych. Zatem możliwe jest rozszerzanie lub ograniczanie katalogu połączeń kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów, jednak zawsze wynikać ono powinno z analizy zapotrzebowania na określone kategorie przewozów, przy uwzględnieniu możliwości wynikających z przepustowości infrastruktury kolejowej, standardu jakości dostępu, zakresu realizowanych prac inwestycyjnych i remontowo-utrzymawczych oraz rentowności linii kolejowych, a także warunkowane jest dostępnością środków finansowych.

Sieć połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych prowadzonych w ramach rjp 2014/15 prezentują rysunki 4 i 5.

Sieć połączeń międzywojewódzkich wykonywanych w ramach służby publicznej, na tle pozostałych połączeń o charakterze dalekobieżnym w rjp 2014/15



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych spółki PKP Intercity SA

Sieć połączeń międzynarodowych wykonywanych w ramach służby publicznej oraz o charakterze komercyjnym w rjp 2014/15



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych spółki Intercity SA

Na rysunku 6 przedstawiono rozłożenie sumy potoków ruchu, występujących w przewozach pasażerskich realizowanych pociągami uruchamianymi w ramach Planu oraz w przewozach pociągami kursującymi w relacji Warszawa – Łódź, dla rjp 2014/15.

**Sumaryczne potoki ruchu w pasażerskich przewozach międzywojewódzkich
realizowanych w ramach służby publicznej wg rjp 2014/15
[pasażerów/dobę]**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych spółki PKP Intercity SA

Dostępność komunikacyjna funkcjonujących punktów postojów handlowych²¹ obsługiwanych przez pociągi dofinansowywane przez Ministra została poddana analizie ze względu na:

- powiązanie z miejskim transportem autobusowym (rozumiane jako funkcjonowanie przystanku autobusowego w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku lub stacji kolejowej),
- powiązanie z miejskim transportem tramwajowym (rozumiane jako funkcjonowanie przystanku tramwajowego w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku lub stacji kolejowej),
- powiązanie z drogowym transportem zbiorowym (rozumiane jako funkcjonowanie przystanku samochodowej komunikacji dalekobieżnej np. PKS, czy przewoźników prywatnych w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku lub stacji kolejowej),

²¹ przez „punkty postojów handlowych” należy rozumieć miejsca przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów.

-
- powiązanie z indywidualnym transportem rowerowym (rozumiane jako funkcjonowanie w sąsiedztwie stacji kolejowej parkingi dla rowerów).

Z przeprowadzonych analiz wynika, że ponad połowa (50,8%) punktów postojów handlowych zlokalizowana jest w odległości nie większej niż 1 km od centrum miejscowości. Spośród miejsc punktów obsługi handlowej, 28% nie jest obsługiwanych przez jakąkolwiek formę transportu zbiorowego. W przypadku 8% miejsc postojów handlowych przy dworcu znajduje się przystanek tramwajowy, w przypadku 52% z nich – przystanek autobusów miejskich. W 47% przypadków stację lub przystanek kolejowy obsługuje komunikacja lokalna PKS, bądź prywatni przewoźnicy autobusowi, w przypadku 41% z nich, jest to jedyna forma komunikacji zbiorowej. W przypadku około 8% punktów handlowych istnieją zorganizowane parkingi dla rowerów (w różnej formie).

Na rysunku 7 przedstawiono sieć punktów postojów handlowych obsługiwanych w przewozach organizowanych przez Ministra, na których występuje powiązanie wewnątrzgałęziowe lub międzygałęziowe z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego (przy czym stopień tych powiązań jest różny i zależy od uwarunkowań lokalnych) oraz tych, które mogą pełnić funkcję zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w rozumieniu Ustawy PTZ, a w których brak jest powiązania z innymi środkami transportu, oprócz indywidualnego.

Miejscowości, które stanowią punkty powiązań z transportem zbiorowym w chwili obecnej to: Augustów, Biała Podlaska, Białogard, Białystok, Bielsko Białe, Bochnia, Boguchwała, Brzesko Okocim, Bydgoszcz, Bytom, Chełm, Chodzież, Chorzów, Choszczno, Ciechanów, Czechowice Dziedzice, Częstochowa, Dąbrowa Górnicza, Dębica, Dęblin, Elbląg, Ełk, Gdańsk, Gdynia, Giżycko, Gliwice, Głogów, Gniezno, Goleniów, Gorzów Wielkopolski, Iława, Inowrocław, Jarocin, Jarosław, Jasło, Jaworzno Szczakowa, Jędrzejów, Jelenia Góra, Kalisz, Katowice, Kędzierzyn Koźle, Kętrzyn, Kielce, Kołobrzeg, Konin, Koszalin, Kraków, Kraśnik, Krosno, Krynica, Krzeszowice, Kutno, Lębork, Legionowo, Leszno, Łódź, Łowicz, Lublin, Malbork, Międzyzdroje, Mikołów, Mińsk Maz., Mława, Mysłowice, Nowa Sól, Nowy Sącz, Nowy Targ, Nowy Tomyśl, Olsztyn, Olsztynek, Opoczno, Opole, Orzesze, Ostróda, Ostrów Wielkopolski, Oświęcim, Pabianice, Piechowice, Piła, Pionki, Piotrków Trybunalski, Pleszew, Poznań, Pruszcz Gdański, Przemyśl, Pszczyna, Puławy, Racibórz, Radom, Radomsko, Rogoźno, Rybnik, Rzeszów, Sanok, Siedlce, Sieradz, Skarżysko Kamienna, Skierniewice, Słupsk, Sochaczew, Sopot, Sosnowiec, Środa Wielkopolska, Stalowa Wola, Stargard, Stary Sącz, Suchedniów, Suwałki, Świnoujście, Szamotuły, Szczecin, Szczecinek, Tarnobrzeg, Tarnów, Tarnowskie Góry, Tczew, Tomaszów Mazowiecki, Toruń, Trzebinia, Tychy, Ustka, Wałbrzych, Wejherowo, Włocławek, Wrocław, Września, Warszawa, Zabrze, Zakopane, Zamość, Zawiercie, Zbąszyń, Zduńska Wola, Zgierz, Zielona Góra, Żory, Żyrardów.

Ponadto w rozdziale 3 przedstawiono również punkty, w których węzły takie powinny funkcjonować, jednakże brak jest w nich obecnie oferty organizowanej przez Ministra.

Punkty postojów handlowych obsługiwanych przez pociągi, których organizatorem jest Minister, w aspekcie ich powiązania z publicznym transportem zbiorowym



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych spółki Intercity SA

Aktualna sieć zintegrowanych węzłów przesiadkowych określa również punkty, gdzie już obecnie występuje konieczność zapewnienia skomunikowań pociągów różnych kategorii. Zasady oraz priorytetowe kierunki skomunikowań dla kluczowych punktów postojów handlowych zaprezentowano w podpunkcie 3.8.

Pomimo dużego potencjału infrastruktury kolejowej stanowiącej sieć komunikacyjną, zarówno w zakresie linii i punktów handlowych, trudno oczekiwać jej pełnego wykorzystania związanego z realizacją przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, których organizatorem jest Minister. Jednocześnie realizacja przewozów określonych stacją początkową i końcową danej relacji pociągów, może odbywać się z wykorzystaniem różnych linii kolejowych (alternatywne przebiegi dla tych samych połączeń punktów: początkowego i końcowego). Określenie strategicznych punktów postojów handlowych umożliwia sprecyzowanie tras przejazdu pociągów. W tabeli 1 przedstawiono ich wykaz w ujęciu podziału województw, wraz z pełnioną obecnie funkcją w aspekcie powiązań z planami transportowymi niższego szczebla. Zestawienie to obejmuje punkty handlowe spełniające następujące kryteria:

- punkt należy, wg klasyfikacji PKP SA, do kategorii dworca: premium, wojewódzki lub turystyczny;

- punkt stanowi siedzibę powiatu, mający dostęp do transportu kolejowego (czynna linia kolejowa);
- punkt w rjp 2014/15 był obsługiwany przez pociągi, których organizatorem jest Minister.

Wykaz ten stanowi podstawową bazę punktów handlowych, które ze względu na swój charakter muszą mieć zapewnioną obsługę pociągami, których organizatorem jest Minister, w każdym rozkładzie jazdy pociągów. Lista ta ma charakter otwarty, tzn. może być rozszerzona o kolejne obowiązkowe punkty obsługi, jeśli zaistnieją uzasadnione przesłanki do ich obsługi. Jednocześnie operator przewozów może obsługiwać dodatkowe punkty handlowe, które nie są wymienione wykazie zamieszczonym w tabeli 1, kierując się handlowym kryteriami ich wyboru, skutkującymi poprawą efektywności prowadzonej przez siebie działalności przewozowej.

Tabela 1

**Strategiczne punkty obsługi podróżnych (postojów handlowych pociągów)
wykorzystywane w przewozach międzywojewódzkich
i międzynarodowych w ujęciu wojewódzkim**

Nazwa punktu handlowego	Kategoria punktu handlowego*: A – aglomeracyjny, L – lokalny, P – premium, R – regionalny, T – turystyczny, W – wojewódzki, I – inny, (n) -nieczynny	Możliwość skomunikowania:		Możliwość zakupu biletu*** (W - kasa własna, A – kasa agencyjna, B - automat biletowy, KM – kasa Kolei Mazowieckich, KW – Kasa Kolei Wielkopolskich, PR – kasa Przewozów Regionalnych)	Dostosowanie dla osób niepełnosprawnych** (D – dźwig osobowy, winda, P – pochylnia, I – oznaczenia dotykowe i wizualne na peronie)
		z różnymi rodzajami pociągów**: K – kwalifikowane, M - międzywojewódzkie R – regionalne, Z - międzynarodowe	z drogowym transportem zbiorowym		
Województwo dolnośląskie					
Głogów	R	R	+	+ (PR)	-
Jelenia Góra	R	R	+	+ (A)	-
Kłodzko Miasto	R	R	+	+ (A, PR)	-
Kudowa Zdrój	T	R		-	-
Oleśnica Rataje	R	M, R	-	+ (PR)	-
Oława	R	M, R	-	+ (PR)	+ (D, P)
Szklarska Poręba Górna	T	R	+	-	+ (P)
Wałbrzych Główny	W	R	+	-	-
Wałbrzych Miasto	A	R	+	-	+ (D)
Wołów	L	R	-	+ (PR)	-
Wrocław Główny	P	K, M, R, Z	+	+ (W, B, PR)	+ (D, I)
Województwo kujawsko-pomorskie					
Aleksandrów Kujawski	L	R	+	-	-
Bydgoszcz Główna	P	M, R	+	+ (W, B, PR)	+ (P)
Inowrocław	R	M, R	+	+ (PR)	+ (I)
Mogilno	L	R	+	+ (PR)	-
Nakło nad Notecią	R	R	-	-	+ (I)
Toruń Główny	R	M, R	+	+ (W, B, PR)	-
Toruń Miasto	A	M, R	+	+ (A, PR)	-
Wąbrzeźno	L	R	-	+ (PR)	-
Włocławek	W	R	+	+ (W)	-
Województwo lubelskie					

Nazwa punktu handlowego	Kategoria punktu handlowego*: A – aglomeracyjny, L – lokalny, P – premium, R – regionalny, T – turystyczny, W – wojewódzki, I – inny, (n) -nieczynny	Możliwość skomunikowania:		Możliwość zakupu biletu*** (W - kasa własna, A – kasa agencyjna, B - automat biletowy, KM – kasa Kolei Mazowieckich, KW – Kasa Kolei Wielkopolskich, PR – kasa Przewozów Regionalnych)	Dostosowanie dla osób niepełnosprawnych** (D – dźwig osobowy, winda, P – pochylnia, I – oznaczenia dotykowe i wizualne na peronie)
		z różnymi rodzajami pociągów**: K – kwalifikowane, M – międzywojewódzkie R – regionalne, Z - międzynarodowe	z drogowym transportem zbiorowym		
Biała Podlaska	R	M, R, Z	+	+ (A, PR)	+ (P)
Chełm	R	R, Z	+	+ (A, PR)	+ (P, I)
Kraśnik	R (n)	R	+	-	-
Lublin	P	M, R, Z	+	+ (W, A, PR)	+ (D)
Łuków	R	R, Z	-	+ (A)	+ (D, I)
Puławy Miasto	R	M, R, Z	+	+ (A, PR)	+ (P)
Świdnik Wschód	L	Z	+	+ (PR)	-
Zamość	R	R	+	-	-
Województwo lubuskie					
Gorzów Wlkp.	R	R	+	+ (PR)	+ (D)
Nowa Sól	R	R	+	+ (PR)	+ (P)
Strzelce Krajeńskie Wschód	L (n)	R	-	-	-
Zielona Góra	W	R	+	+ (W, PR)	-
Województwo łódzkie					
Kutno	R	K, M, R	+	+ (W, PR)	-
Łęczyca	L	R	+	-	-
Łowicz	R	M, R	+	+ (W)	-
Łódź Kaliska	P	M, R	+	+ (W, PR)	+ (D)
Łódź Widzew	A	M, R	+	+ (W, PR)	+ (P)
Opoczno	R	R	+	-	-
Opoczno Południe	R	R	+	+ (A)	+ (P)
Pabianice	R	R	+	+ (A)	-
Piotrków Tryb.	R	R	+	+ (W)	-
Radomsko	R	R	+	+ (PR)	-
Sieradz	R	R	+	+ (A)	+ (I)
Skierniewice	R	M, R	+	+ (W)	+ (D, I)
Tomaszów Maz.	R	R	+	-	-
Zduńska Wola	L	R	+	+ (A)	-
Zgierz	R	M, R	+	+ (A)	-
Województwo małopolskie					
Bochnia	R	R	+	+ (PR)	+ (D, I)
Brzesko Okocim	R	R	+	-	+ (D, P, I)
Kraków Gł.	P	K, M, R, Z	+	+ (W, B, PR)	+ (D, P, I)
Kraków Płaszów	A	K, M, R, Z	+	+ (W)	+ (P)
Krynica	T	R	+	-	-
Miechów	L	R, Z	-	-	+ (D, I)
Nowy Sącz	R	R	+	+ (PR)	-
Nowy Targ	R (n)	R	+	-	-
Oświęcim	A	R, Z	+	+ (PR)	+ (P)
Sucha Beskidzka	T	R	+	-	-
Tarnów	W	K, M, R	+	+ (W, PR)	+ (D, P, I)
Zakopane	T	R	+	+ (W)	+ (P)

Nazwa punktu handlowego	Kategoria punktu handlowego*: A – aglomeracyjny, L – lokalny, P – premium, R – regionalny, T – turystyczny, W – wojewódzki, I – inny, (n) -nieczynny	Możliwość skomunikowania:		Możliwość zakupu biletu*** (W - kasa własna, A – kasa agencyjna, B - automat biletowy, KM – kasa Kolei Mazowieckich, KW – Kasa Kolei Wielkopolskich, PR – kasa Przewozów Regionalnych)	Dostosowanie dla osób niepełnosprawnych** (D – dźwig osobowy, winda, P – pochylnia, I – oznaczenia dotykowe i wizualne na peronie)
		z różnymi rodzajami pociągów**: K – kwalifikowane, M - międzywojewódzkie R – regionalne, Z - międzynarodowe	z drogowym transportem zbiorowym		
Województwo mazowieckie					
Ciechanów	A	K, R	+	+ (KM)	+ (D)
Legionowo	A	R	+	-	+ (D)
Mińsk Maz.	A	R	+	+ (KM)	+ (D)
Mława	L	R	+	+ (KM)	+ (D, I)
Nowy Dwór Maz.	A	R	-	+ (KM)	+ (D, P)
Radom	W	M, R	+	+ (W, KM)	+ (P)
Siedlce	R	R, Z	+	+ (KM)	+ (D, P, I)
Sochaczew	R	R	+	+ (KM)	+ (P)
Warszawa Centralna	P	K, M, R, Z	+	+ (W, A, B, PR)	+ (D, P, I)
Warszawa Wschodnia	P	K, M, R, Z	+	+ (W, B, KM)	+ (I)
Warszawa Zachodnia	P	K, M, R, Z	+	+ (W, B, KM)	+ (I)
Żyrardów	R	R	+	+ (KM)	-
Województwo opolskie					
Brzeg	R	R	+	+ (B, PR)	+ (D, I)
Kędzierzyn Koźle	R	M, R	+	+ (PR)	-
Kluczbork	R	M, R	-	+ (PR)	+ (I)
Opole Główne	P	M, R, Z	+	+ (W, B, PR)	+ (D)
Strzelce Opolskie	R	R	-	+ (PR)	+ (D, I)
Województwo podkarpackie					
Dębica	R	K, R	+	+ (PR)	+ (D, I)
Jarosław	R	R	+	+ (PR)	-
Jasło	L (n)	R	+	-	-
Kolbuszowa	L (n)	R	+	-	+ (D)
Krosno Miasto	R (n)	R	+	-	-
Łańcut	R	R	+	+ (A, PR)	+ (D, I)
Przemysł Gł.	R	R, Z	+	+ (W)	+ (D, P)
Przeworsk	L	M, R	-	+ (W)	-
Ropczyce	L (n)	R	-	-	+ (I)
Rzeszów Główny	W	K, M, R, Z	+	+ (W, A, PR)	+ (P)
Sanok	L (n)	R	+	-	-
Stalowa Wola Centrum	R (n)	R	+	-	+ (P)
Strzyżów n. Wiślokiem	L (n)	R	-	-	+ (P, I)
Tarnobrzeg	R (n)	R	+	-	+ (P)
Województwo podlaskie					
Augustów	L	R, Z	+	-	-
Białystok	W	M, R, Z	+	+ (W, A, PR)	-
Grajewo	L	R	-	+ (A)	-
Mońki	L	R	+	-	-
Sokółka	L	R, Z	+	-	-

Nazwa punktu handlowego	Kategoria punktu handlowego*: A – aglomeracyjny, L – lokalny, P – premium, R – regionalny, T – turystyczny, W – wojewódzki, I – inny, (n) -nieczynny	Możliwość skomunikowania:		Możliwość zakupu biletu*** (W - kasa własna, A – kasa agencyjna, B - automat biletowy, KM – kasa Kolei Mazowieckich, KW – Kasa Kolei Wielkopolskich, PR – kasa Przewozów Regionalnych)	Dostosowanie dla osób niepełnosprawnych** (D – dźwig osobowy, winda, P – pochylnia, I – oznaczenia dotykowe i wizualne na peronie)
		z różnymi rodzajami pociągów**: K – kwalifikowane, M - międzywojewódzkie R – regionalne, Z - międzynarodowe	z drogowym transportem zbiorowym		
Suwałki	R	R, Z	+	+ (A)	-
Województwo pomorskie					
Gdańsk Główny	P	K, M, R, Z	+	+ (W, B)	-
Gdańsk Oliwa	A	K, M, R, Z	+	+ (A, PR)	+ (D, I)
Gdańsk Wrzeszcz	A	K, M, R, Z	+	+ (A, PR)	+ (D, I)
Gdynia Główna Osobowa	P	K, M, R, Z	+	+ (W, PR)	+ (D, I)
Hel	T	R	+	+ (A, PR)	+ (P, I)
Jastarnia	T	R	-	+ (A)	+ (P, I)
Kościerzyna	I	R	+	+ (PR)	+ (P, I)
Lębork	R	M, R	+	+ (A)	+ (I)
Łeba	T	M, R	+	+ (A)	-
Malbork	R	K, M, R, Z	+	+ (W, PR)	+ (I)
Puck	T	M, R	+	+ (PR)	+ (P, I)
Słupsk	W	M, R	+	+ (W, PR)	+ (I)
Sopot	R	K, M, R, Z	+	+ (W, PR)	+ (D, I)
Tczew	R	K, M, R, Z	+	+ (W, PR)	+ (D, I)
Ustka	T	R	+	+ (A)	-
Wejherowo	A	M, R	+	+ (A)	-
Władysławowo	T	M, R	+	+ (A, PR)	+ (P, I)
Województwo śląskie					
Bielsko Biała Główna	W	M, R	+	+ (W, A)	-
Bytom	R	R	+	+ (A)	-
Chorzów Miasto	A (n)	R	+	+ (A)	-
Czechowice Dziedzice	A	M, R, Z	+	-	+ (P)
Częstochowa Osobowa	P	M, R	+	+ (W, A, PR)	+ (D, P, I)
Dąbrowa Górnicza	W (n)	M, R	+	-	+ (P)
Gliwice	P	M, R, Z	+	+ (W)	+ (P)
Jaworzno Szczakowa	R (n)	M, R	+	-	-
Katowice	P	K, M, R, Z	+	+ (W, A, B)	+ (D, I)
Lubliniec	L	K, M, R	+	+ (A)	+ (I)
Mikołów	I	R, Z	+	-	-
Mysłowice	R (n)	M, R	+	-	-
Myszków	R	M, R	+	-	+ (P)
Pszczyna	A	K, M, R, Z	+	+ (A)	-
Racibórz	R	R	+	-	+ (P)
Rybnik	A	M, R, Z	+	+ (W, A)	+ (P)
Sosnowiec Główny	P	M, R, Z	+	+ (W, A)	+ (D, P)
Tarnowskie Góry	A	R	+	+ (A)	-

Nazwa punktu handlowego	Kategoria punktu handlowego*: A – aglomeracyjny, L – lokalny, P – premium, R – regionalny, T – turystyczny, W – wojewódzki, I – inny, (n) -nieczynny	Możliwość skomunikowania:		Możliwość zakupu biletu*** (W - kasa własna, A – kasa agencyjna, B - automat biletowy, KM – kasa Kolei Mazowieckich, KW – Kasa Kolei Wielkopolskich, PR – kasa Przewozów Regionalnych)	Dostosowanie dla osób niepełnosprawnych** (D – dźwig osobowy, winda, P – pochylnia, I – oznaczenia dotykowe i wizualne na peronie)
		z różnymi rodzajami pociągów**: K – kwalifikowane, M – międzywojewódzkie R – regionalne, Z - międzynarodowe	z drogowym transportem zbiorowym		
Tychy	R	K, M, R, Z	+	+ (W)	-
Wodzisław Śląski	I	R, Z	+	-	-
Zabrze		K, M, R	+	+ (W)	+ (D, P, I)
Zawiercie	R	K, M, R, Z	+	+ (W)	+ (D, P, I)
Żory	R (n)	M, R	+	-	+ (P)
Województwo świętokrzyskie					
Kielce	W	M, R	+	+ (W, PR)	-
Jędrzejów	L	R	+	+ (PR)	-
Ostrowiec Św.	L (n)	R	+	-	-
Sandomierz	L (n)	R	+	-	b d
Skarżysko-Kamienna	R	M, R	+	+ (W)	+ (P)
Starachowice Wsch.	R (n)	R	+	-	+ (P)
Włoszczowa	L	M, R	-	-	+ (P)
Włoszczowa Północ	R	K, M, R	+	+ (W)	+ (P, I)
Województwo warmińsko-mazurskie					
Działdowo	R	K, M, R	+	+ (A, PR)	+ (D, I)
Elbląg	R	R	+	+ (W, PR)	-
Ełk	R	M, R	+	+ (W, A, PR)	-
Giżycko	R	R	+	+ (A)	-
Iława Główna	R	K, M, R, Z	+	+ (A, PR)	+ (D, I)
Kętrzyn	R	R	+	+ (A)	-
Nidzica	L	R	+	-	-
Olsztyn Główny	W	M, R	+	+ (W, PR)	-
Olsztyn Zach.	A	M, R	+	+ (PR)	+ (D)
Ostróda	I	R	+	+ (PR)	-
Województwo wielkopolskie					
Chodzież	L	R	+	+ (PR)	-
Gniezno	R	K, M, R	+	+ (B, KW, PR)	-
Jarocin	R	M, R	+	+ (PR)	-
Kalisz	W	M, R	+	+ (A, PR)	-
Kępno	L	M, R	-	+ (PR)	+ (D, I)
Koło	L	M, R	+	+ (KW)	+ (P)
Konin	R	M, R	+	+ (W, B, KW)	+ (P)
Kościan	R	R	-	+ (PR)	-
Leszno	R	R	+	+ (W, B, KW, PR)	-
Nowy Tomyśl	L	R	+	+ (KW)	+ (P)
Oborniki Wlkp.	R	R	-	+ (PR)	-
Ostrów Wlkp.	R	M, R	+	+ (B, PR)	+ (P, I)
Ostrzeszów	L	R	-	+ (PR)	-
Piła Główna	R	M, R	+	+ (B, PR)	-
Pleszew	L	M, R	+	+ (PR)	-
Poznań Główny	P	K, M, R	+	+ (W, KW, PR, B)	+ (D, P, I)

Nazwa punktu handlowego	Kategoria punktu handlowego*: A – aglomeracyjny, L – lokalny, P – premium, R – regionalny, T – turystyczny, W – wojewódzki, I – inny, (n) -nieczynny	Możliwość skomunikowania:		Możliwość zakupu biletu*** (W - kasa własna, A – kasa agencyjna, B - automat biletowy, KM – kasa Kolei Mazowieckich, KW – Kasa Kolei Wielkopolskich, PR – kasa Przewozów Regionalnych)	Dostosowanie dla osób niepełnosprawnych** (D – dźwig osobowy, winda, P – pochylnia, I – oznaczenia dotykowe i wizualne na peronie)
		z różnymi rodzajami pociągów**: K – kwalifikowane, M – międzywojewódzkie R – regionalne, Z - międzynarodowe	z drogowym transportem zbiorowym		
Rawicz	L	R	+	+ (PR)	-
Słupca	L	R	+	+ (KW)	+ (P)
Szamotuły	L	R	+	+ (PR)	-
Środa Wlkp.	R	R	+	+ (PR)	-
Września	R	M, R	+	+ (KW)	-
Województwo zachodniopomorskie					
Białogard	R	M, R	+	+ (PR)	-
Choszczno	L	R	+	+ (A)	-
Goleniów	A	R	+	+ (PR)	+ (P)
Kołobrzeg	T	M, R	+	+ (W)	-
Koszalin	R	M, R	+	+ (W, PR)	-
Łobez	L	R	+	-	-
Międzyzdroje	T	M, R	+	+ (PR)	-
Sławno	L	R	+	+ (A)	+ (I)
Stargard Szcz.	R	M, R	+	+ (W, PR)	+ (P)
Szczecinek	R	M, R	+	+ (PR)	+ (I)
Szczecin Dąbie	A	M, R	+	+ (W)	+ (P, I)
Szczecin Główny	P	M, R	+	+ (W, PR, B)	+ (P, I)
Świdwin	L	R	+	+ (PR)	-
Świnoujście	T	M, R	+	+ (PR)	-

* - wg nowej klasyfikacji dworców PKP SA

** - wg stanu na rjp 2015/16

*** - wg stanu na rok 2015

3. OCENA I PROGNOZY POTRZEB PRZEWOZOWYCH W ZAKRESIE KOLEJOWYCH PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH

Ocenę przeprowadzono z uwzględnieniem czynników, o których mowa w § 4 ust. 1 pkt 2 lit a – c Rozporządzenia w sprawie Planu, rozpatrując przy tym uwarunkowania w zakresie istniejącej sieci osadniczej, występujących przemieszczeń terytorialnych ludności, potoków ruchu w przewozach pasażerskich w transporcie, oferty lotniczej i autobusowej, wpływu istniejącej sytuacji makroekonomicznej na kolejowe przewozy pasażerskie, oceny taboru kolejowego, a także oceny celowości, trafności i efektywności przewozów pasażerskich aktualnie zaplanowanych do finansowania przez Ministra.

3.1. Sieć osadnicza, przemieszczenia terytorialne ludności

Polska jest zaliczana do grupy krajów o najwyższym w Europie stopniu policentryczności sieci osadniczej (regularny rozkład miast pod względem wielkości, ich wykształcona struktura hierarchiczna, relatywnie niewielka przewaga największego miasta nad głównymi ośrodkami regionalnymi). Struktura systemu osadniczego kraju jest stosunkowo dobrze zrównoważona. Zmiany zachodzące współcześnie w tej strukturze dotyczą głównie przekształceń w sferze funkcjonalnej miast. Powodują one koncentrację usług, inwestycji i

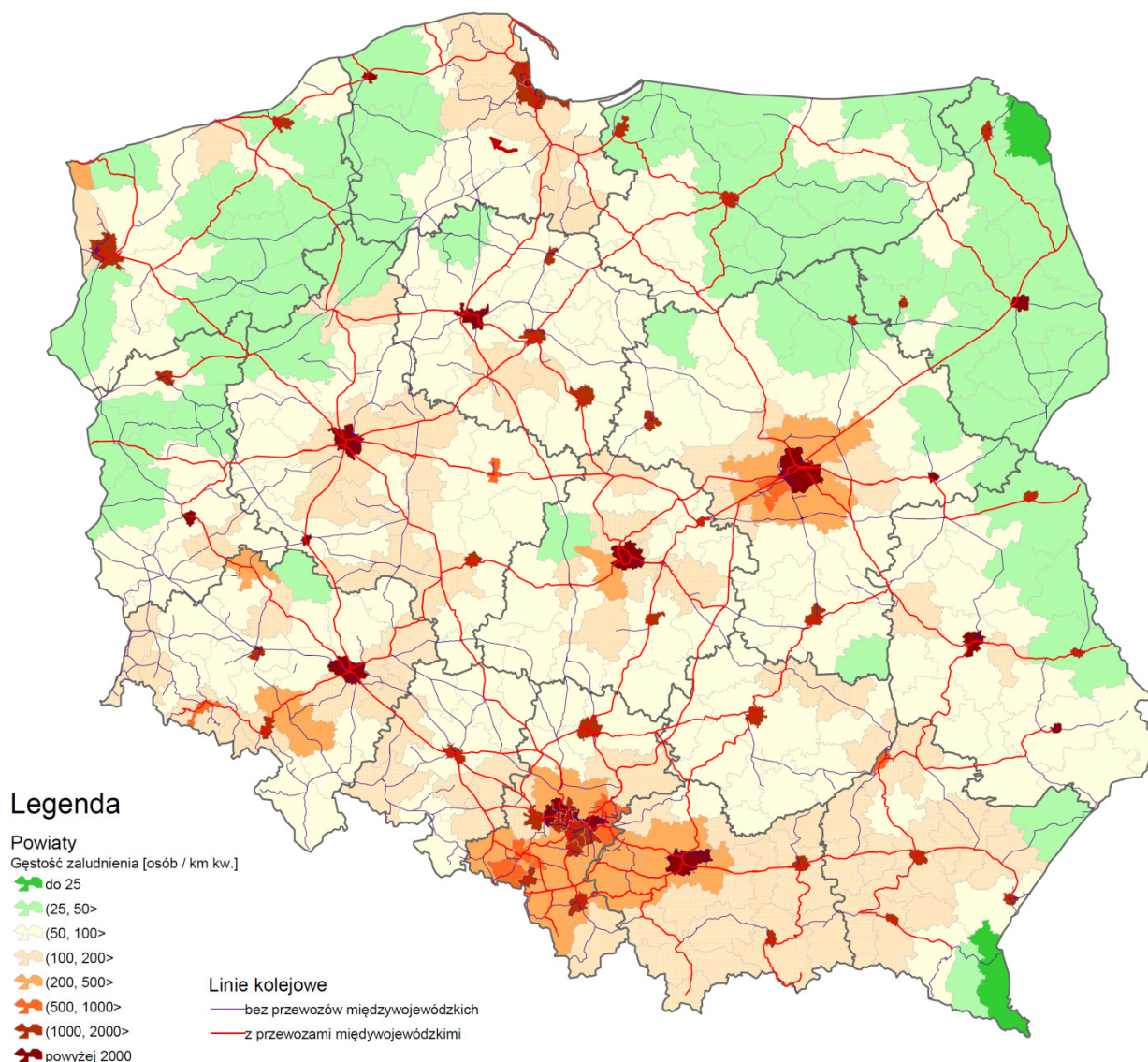
innowacji w dużych miastach oraz na ich obszarach funkcjonalnych. Wywołują też selektywny napływ migracyjny, powiększający ich zasoby, kapitału ludzkiego kosztem pozostałych obszarów, w tym zwłaszcza peryferyjnych regionów Polski. Towarzyszy temu zjawisko suburbanizacji, czyli wyludniania się centrów miast i rozwoju strefy podmiejskiej, które w polskich warunkach nabiera charakteru słabo kontrolowanego rozlewania się miast.

Do największych polskich ośrodków miejskich zaliczane są: Warszawa, Kraków, Łódź, Gdańsk – Gdynia, Wrocław, Poznań, Katowice (wraz z konurbacją górnośląską), Szczecin. Ich wzajemne powiązania wytwarzają również ciężenia społeczno-gospodarcze o najsilniejszym charakterze.

Warszawa jest obecnie najsilniejszym ośrodkiem migracji wewnętrznych na terenie Polski, przyciągającym ludzi z terenu całego kraju. Oddziaływanie migracyjne pozostałych największych miast jest słabsze i w dużej mierze dotyczy obszaru danego regionu. Natomiast głównymi obszarami depopulacyjnymi są generalnie obszary wiejskie oraz małe miasta leżące poza wpływami obszarów metropolitalnych, obszary tzw. Ściany Wschodniej, Sudety, większość obszarów województwa łódzkiego i świętokrzyskiego oraz Pomorze. W większości są to jednocześnie tereny o najgorszej dostępności transportowej, co dodatkowo osłabia ich potencjał gospodarczy.

Na rysunku 8 przedstawiono zasięg sieci kolejowej kraju, w tym sieci na której prowadzone są przewozy w ramach niniejszego Planu na tle gęstości zaludnienia kraju. Sieć ta obejmuje swoim zasięgiem znaczną część największych miast powiatowych oraz miejscowości turystycznych. Należy jednak podkreślić, że samo objęcie danego ośrodka zasięgiem sieci komunikacyjnej nie oznacza jego należytej obsługi, na przykład w przypadku niedostatecznej liczby połączeń.

**Gęstość zaludnienia kraju a sieć przewozów realizowanych w ramach Planu
(stan na 30.09.2014 r.)**

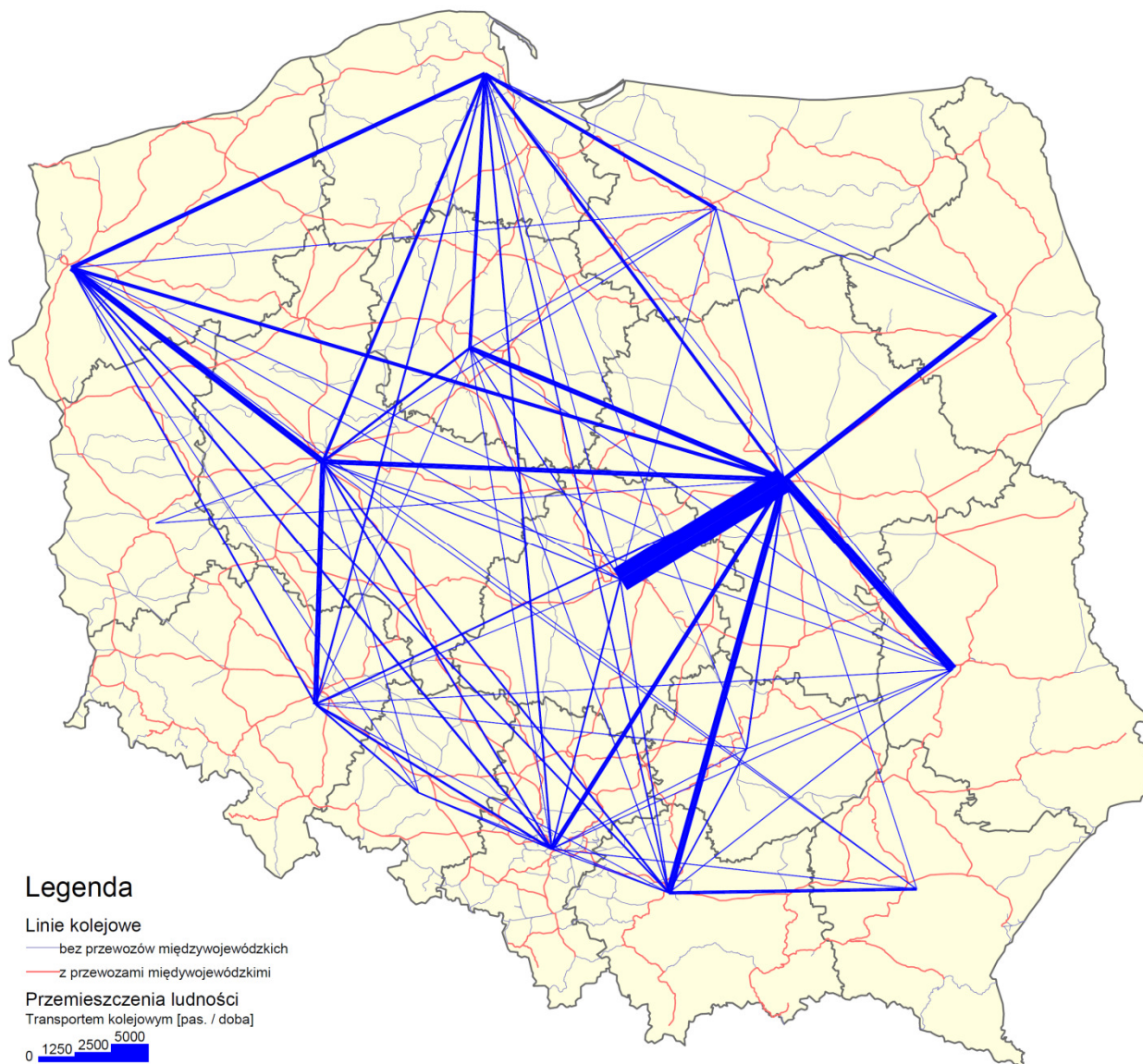


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS (liczba ludności poszczególnych powiatów w roku 2014)

Na kolejnej mapie (rysunek 10) przedstawiono główne potoki pasażerskie w transporcie kolejowym, odnotowane w przewozach międzywojewódzkich wykonywanych w ramach służby publicznej (70 największych co do wielkości potoku pasażerskiego kierunków). Na rysunku pokazano zagregowane kierunki przemieszczeń między poszczególnymi województwami.

Należy zauważyć, że w chwili obecnej można wyodrębnić sześć głównych ośrodków obsługiwanych przez transport kolejowy (wg miast wojewódzkich): Warszawa, Trójmiasto, GOP, Poznań, Kraków oraz Wrocław. W dalszej kolejności są to: Bydgoszcz, Lublin, Łódź oraz Szczecin.

Główne kierunki podróży koleją w zakresie przewozów realizowanych w ramach Planu



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP Intercity S.A.

Z rysunku 9 wynika, iż występujące potoki ruchu w transporcie kolejowym są ściśle uwarunkowane istniejącymi bezpośrednimi połączeniami kolejowymi. Odnosząc to do mapy ilustrującej natężenie ruchu samochodowego, która może obrazować przemieszczenia ludności (rysunek 11), można zauważyć wiele kluczowych relacji przemieszczeń ludności nie obsługiwanych przez kolej. Przykładami takich relacji są m.in. (wg miast wojewódzkich): Łódź – Lublin, Łódź – Kielce, Bydgoszcz / Toruń – Szczecin, Gorzów Wielkopolski / Zielona Góra – Szczecin, Białystok – Lublin.

Mapę dla transportu drogowego wykonano w tej samej skali, co mapę dla transportu kolejowego, umożliwiając ich porównanie (dla transportu drogowego przedstawiono 70 największych co do wielkości potoku pasażerskiego kierunków). Głównym wnioskiem jest to, że transport indywidualny w podróżach międzywojewódzkich jest wykorzystywany zdecydowanie częściej niż kolejowy.

Główne kierunki przemieszczeń w drogowym transporcie indywidualnym na tle linii kolejowych



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDDKiA

Dojazdy do pracy. Przewozy międzywojewódzkie realizowane w ramach służby publicznej mają również znaczenie dla aktywności zawodowej mieszkańców kraju.

Jak podaje Główny Urząd Statystyczny²², w przypadku Warszawy, aż 47,2% (około 130 tys. osób) spośród dojeżdżających do pracy stanowią mieszkańcy spoza województwa mazowieckiego. Najwięcej osób dojeżdżało do Warszawy z województwa śląskiego (18,2 tys.), łódzkiego (16,7 tys.) oraz małopolskiego (14,1 tys.). Stolica stanowi największy rynek pracy w kraju, toteż oprócz codziennych podróży do pracy, generuje również podróże weekendowe z dalszych rejonów kraju, skąd codzienne dojazdy do stolicy nie są możliwe.

Dojazdy do pracy do innych miast wojewódzkich przedstawia tabela 2.

²² Dojazdy do pracy, Narodowy spis powszechny ludności i mieszkań 2011, GUS, Warszawa 2014

Dojazdy do pracy do miast wojewódzkich z innych województw

Miasto wojewódzkie	Źródło dojazdów do pracy	Liczba osób
Białystok	Warmińsko-mazurskie	800
	Mazowieckie	400
	Lubelskie	300
	Ogółem ze wszystkich woj.	1 860
Bydgoszcz	Wielkopolskie	700
	Pomorskie	600
	mazowieckie	400
	Ogółem ze wszystkich woj.	3 418
Gdańsk	Mazowieckie	1 400
	Warmińsko-mazurskie	1 400
	Kujawsko-pomorskie	1 200
	Ogółem ze wszystkich woj.	7 891
Gorzów Wielkopolski	Zachodniopomorskie	900
	Dolnośląskie	400
	Wielkopolskie	300
	Ogółem ze wszystkich woj.	1 752
Katowice	Małopolskie	3 900
	Mazowieckie	900
	Wielkopolskie	800
	Ogółem ze wszystkich woj.	9 052
Kielce	Mazowieckie	700
	Podkarpackie	500
	Małopolskie	400
	Ogółem ze wszystkich woj.	3 685
Kraków	Śląskie	5 100
	Podkarpackie	3 800
	Świętokrzyskie	2 600
	Ogółem ze wszystkich woj.	22 941
Lublin	Mazowieckie	900
	Podkarpackie	700
	Podlaskie	400
	Ogółem ze wszystkich woj.	4 093
Łódź	Małopolskie	1 600
	Wielkopolskie	1 300
	Małopolskie	1 000
	Ogółem ze wszystkich woj.	9 396
Olsztyn	Mazowieckie	400
	Podlaskie	400
	Ogółem ze wszystkich woj.	1 881
Opole	Śląskie	800
	Dolnośląskie	800

Miasto wojewódzkie	Źródło dojazdów do pracy	Liczba osób
	Ogółem ze wszystkich woj.	2 927
Poznań	Kujawsko-pomorskie	2 600
	Lubuskie	2 400
	Dolnośląskie	1 900
	Ogółem ze wszystkich woj.	17 244
Rzeszów	Małopolskie	900
	Lubelskie	500
	Świętokrzyskie	400
	Ogółem ze wszystkich woj.	3 151
Szczecin	Wielkopolskie	1 200
	Pomorskie	1 200
	Ogółem ze wszystkich woj.	4 810
Toruń	Łódzkie	600
	Lubelskie	600
	Wielkopolskie	600
	Ogółem ze wszystkich woj.	4 516
Warszawa	Śląskie	18 200
	Łódzkie	16 700
	Małopolskie	14 100
	Ogółem ze wszystkich woj.	130 458
Wrocław	Opolskie	3 100
	Śląskie	3 000
	Wielkopolskie	2 700
	Ogółem ze wszystkich woj.	19 419
Zielona Góra	Wielkopolskie	700
	Dolnośląskie	300
	Ogółem ze wszystkich woj.	1 489

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Dojazdy do pracy, Narodowy spis powszechny ludności i mieszkań 2011, GUS, Warszawa 2014

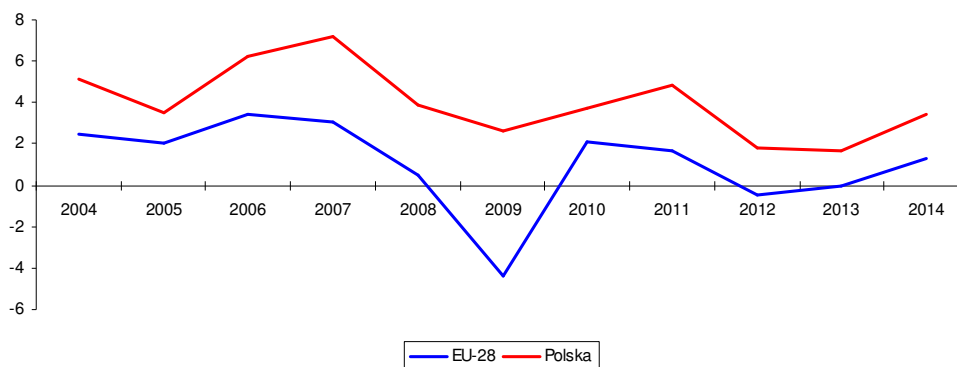
Na podstawie powyższych danych można stwierdzić, że strumienie osób przyjeżdżających do pracy do stolic województw, stanowią zasadniczo mieszkańcy macierzystego województwa, a także duży udział posiadają mieszkańcy województw ościennych.

3.2. Wpływ istniejącej sytuacji makroekonomicznej w Polsce na kolejowe przewozy pasażerskie

Sytuacji w dziedzinie kolejowych przewozów pasażerskich nie sposób rozpatrywać w oderwaniu od istniejącej sytuacji makroekonomicznej kraju. Jest to spowodowane nie tylko wpływem stanu gospodarki na sferę finansów publicznych, odpowiedzialnych za finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, lecz również efektami wywieranymi na poziom zamożności społeczeństwa, stopę bezrobocia, czy wysokość wynagrodzeń.

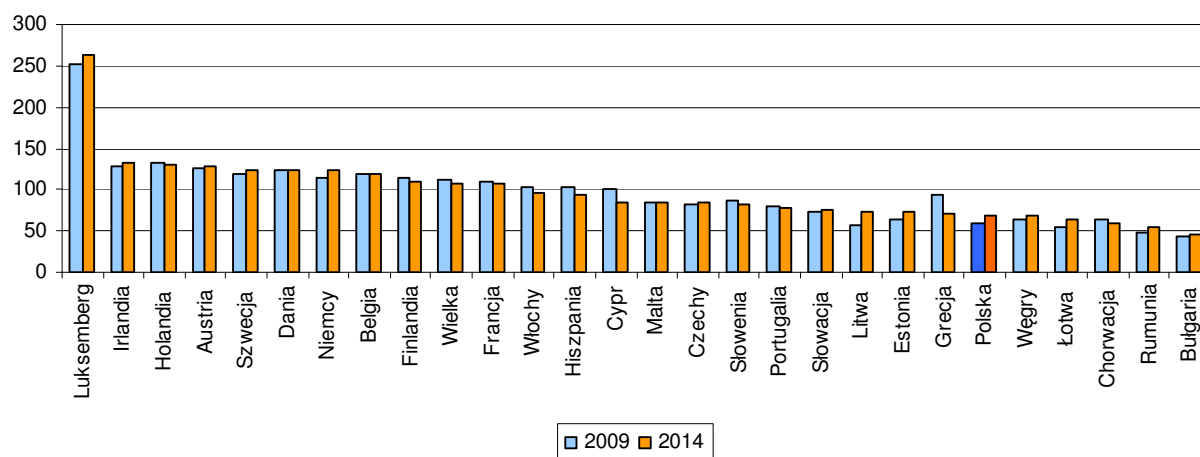
Pomimo notowanego od połowy lat 90. ubiegłego stulecia stosunkowo dużego tempa rozwoju gospodarczego (mierzonego poziomem wzrostu PKB) Polski, co obrazuje rysunek 11, podstawowa miara poziomu życia (zamożności mieszkańców), jaką jest wskaźnik PKB *per capita*, sytuuje Polskę na 23 pozycji w rankingu państw członkowskich UE (rysunek 12).

Wzrost % PKB w Polsce i w UE-28



Źródło: opracowanie własne na podstawie Główny Urząd Statystyczny, *Polska w Unii Europejskiej 2004- 2014*, Warszawa 2014.

Rysunek 12

Wskaźnik PKB per capita krajów członkowskich (UE-28=100%)²³

Źródło: opracowanie własne na podstawie eurostat

Obecność Polski wśród najmniej zamożnych państw członkowskich UE (uwzględniając kraje postkomunistyczne, jak Słowenia, Czechy, Słowacja, Węgry, Estonia, które przecież musiały zmierzyć się z problemami społeczno-gospodarczymi przynajmniej zbliżonymi do polskich) powoduje ściśle określone konsekwencje dla realizacji kolejowych przewozów pasażerskich.

Popyt na usługi przewozowe jest determinowany zbiorem różnorodnych czynników, których wpływ może być zarówno aktywizujący, jak i destymulujący. Wzajemne oddziaływanie tych czynników rzutuje na decyzje dotyczące wyboru środków transportowych w celu zaspokojenia zaistniałych potrzeb przewozowych. Dążąc do uzyskania informacji o zależnościach występujących między sferą makroekonomiczną, a zapotrzebowaniem na przewozy pasażerskie, do dalszych analiz przyjęto wskaźniki społeczno-gospodarcze i ekonomiczne charakteryzujące gospodarkę narodową (liczba ludności, wskaźnik zatrudnienia, stopa bezrobocia, wysokość wynagrodzenia, przeciętny dochód rozporządzalny na osobę, poziom wydatków w gospodarstwie domowym na osobę, produkt krajowy brutto i wskaźnik motoryzacji), które następnie odniesiono do wielkości przewozów pasażerskich mierzonych liczbą przewiezionych:

²³ kraje uszeregowane wg poziomu wskaźnika w 2014 r.

- ogółem w transporcie zbiorowym;
- ogółem w transporcie kolejowym;
- w segmencie kolejowych przewozów międzywojewódzkich.

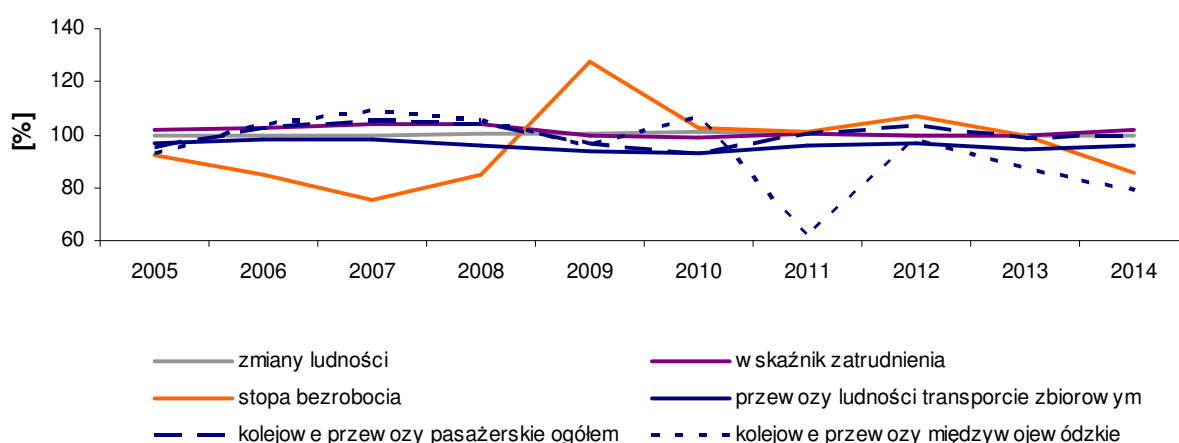
Występujące w Polsce na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat zmiany ogólnej liczby ludności są relatywnie nieduże, stąd nie obserwuje się dominującego ich wpływu na trendy zachodzące na rynku przewozowym.

Od roku 2005 obserwuje się systematyczną tendencję wzrostu wskaźnika zatrudnienia, który zwiększył się o 6 punktów procentowych, z poziomu 45,2% do 51,2% w roku 2014. Skorelowana ze wskaźnikiem zatrudnienia stopa bezrobocia w Polsce podlegała znacznym wahaniom. Spadek stopy bezrobocia odnotowuje się w latach 2005 – 2008 oraz w roku 2014. Pomimo stałego zmniejszania się popytu na pasażerskie przewozy transportem zbiorowym ogółem, w okresie ostatniego dziesięciolecia, z poziomu 1046,8 mln osób do 709,7 mln osób, zauważa się okresowy wzrost zainteresowania przewozami kolejowymi, szczególnie w segmencie międzywojewódzkim. Zwiększenie przewozów w tym segmencie nastąpiło w latach 2005 – 2008 oraz w roku 2010. Można więc zauważyć korelację zmian poziomu bezrobocia do kolejowych przewozów międzywojewódzkich. Wzrost bezrobocia w latach 2009 – 2013, skutkowało z wyjątkiem roku 2010, spadkiem popytu na odbywanie podróży pociągami w relacjach dalekobieżnych.

Omawiane tendencje ilustruje rysunek 13.

Rysunek 13

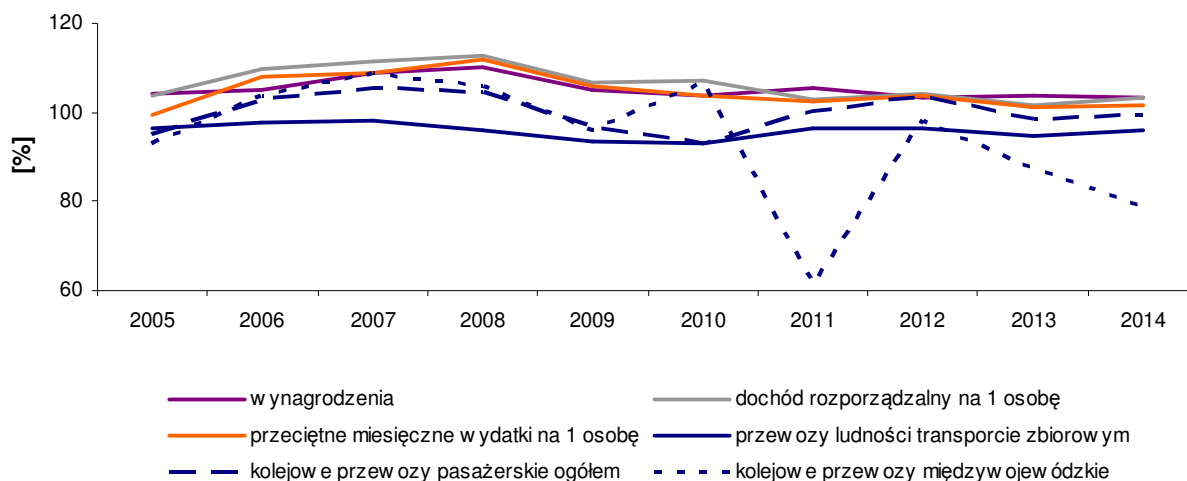
Dynamika zmian przewozów, ludności, wskaźnika zatrudnienia i stopy bezrobocia w latach 2005–2014 [%]



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W minionym dziesięcioleciu wystąpiła generalna poprawa sytuacji ekonomicznej ludności. Średnie wynagrodzenie brutto wzrosło o 59,7%, miesięczny dochód rozporządzalny przypadający na 1 osobę o 76,1%, a miesięczne wydatki na 1 osobę w tym okresie zwiększyły się o 56,4%. Różnice występujące pomiędzy dochodami, a wydatkami mogą świadczyć o zwiększającym się budżecie gospodarstw domowych i powolnym bogaceniu się ludności. Zależności występujące między dynamiką wynagrodzeń, dochodów i wydatków, a zmianami poziomu przewozów przedstawiono na rysunku 1415. Obrazuje on występowanie zależności odwrotnie proporcjonalnych między dynamiką poziomu wynagrodzeń, dochodu rozporządzalnego i przeciętnych wydatków miesięcznych na osobę, a dynamiką zmian wielkości przewozów pasażerskich transportem zbiorowym. Uwzględniając dominujące motywacje podróży charakterystyczne dla kolejowych przewozów międzywojewódzkich (podróże fakultatywne, utrzymywanie kontaktów rodzinnych, turystyka), należy przyjąć, że co do zasady, chęć korzystania z nich powinna wzrastać wraz z powiększaniem się poziomu wynagrodzeń i dochodów.

Dynamika zmian przewozów, poziomu wynagrodzeń, dochodów i wydatków w latach 2005–2014 [%]

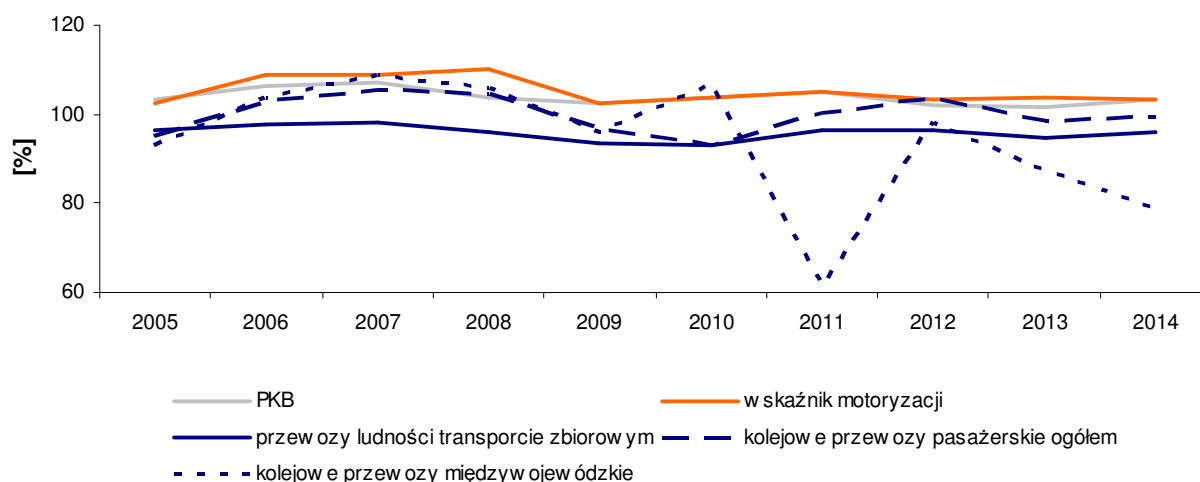


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Nie istnieje jednak prosta i bezpośrednia zależność wskazująca, że wzrost poziomu dochodów automatycznie przekłada się na korzystanie przez społeczeństwo z usług transportu kolejowego w segmencie przewozów międzywojewódzkich. Stopniowe bogacenie się Polaków, wpływa nie tylko na zwiększenie ich mobilności, lecz także na chęć swobodnego poruszania się, co powoduje podjęcie decyzji o uniezależnieniu transportowym i prowadzi do zakupu samochodu. Wskaźnik motoryzacji w roku 2014 wyniósł 520 i wzrósł o 61% w porównaniu z rokiem 2005, kiedy ww. wskaźnik wynosił 323. Tendencje wzrostu wskaźnika motoryzacji w Polsce wpływają bezpośrednio na obniżanie przewozów pasażerskich w transporcie zbiorowym. Często okazuje się, że z komunikacji zbiorowej korzysta się w przypadku braku innych możliwości, ponieważ nie gwarantuje ona z reguły połączeń bezpośrednich („od drzwi do drzwi”), a przy przejazdach grupowych (np. rodziny), jest droższa od przejazdu własnym samochodem. Omawiane zależności ilustruje rysunek 15.

Rysunek 15

Dynamika zmian przewozów, poziomu PKB i wskaźnika motoryzacji w latach 2005–2014 [%]



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Pasażerski transport zbiorowy w Polsce, od wielu lat traci swą pozycję na rynku transportowym na rzecz indywidualnych przejazdów samochodowych. Mają na to główny wpływ: rosnący wskaźnik zatrudnienia

i wzrost zamożności ludności, prowadzące z kolei do wzrastającego wskaźnika motoryzacji. Spadek zainteresowania transportem publicznym wynika również z pogarszającej się oferty i braku poprawy jakości usług, dostosowujących je do wzrastających wymagań podróżnych. W tym zakresie można mówić o wytworzeniu się swoistego błędnego koła: jeszcze w latach 90. w pierwszej kolejności rozpoczęto zawieszanie przewozów pasażerskich o najmniejszej rentowności, które obsługiwały zazwyczaj obszary o najgorszych wskaźnikach gospodarczych, co jeszcze dodatkowo osłabiało ich pozycję konkurencyjną i powodowało rezygnację potencjalnych pasażerów z możliwości przejazdu transportem kolejowym, ponieważ istniejąca oferta stała się dla nich niedostępna. Następnie, w kolejnych latach, począwszy od 2001 r., w sytuacji ograniczonych środków publicznych, dofinansowaniem obejmowano przewozy pasażerskie generujące najmniejsze straty, a te występowały przede wszystkim w połączeniach obsługujących duże ośrodki miejskie lub gospodarcze. Wyłączało to obsługę słabszych gospodarczo obszarów, których mieszkańcy, w poszukiwaniu zatrudnienia, przenosili się na tereny podlegające szybszym procesom rozwojowym, sporadycznie wykorzystując transport kolejowy. Istotnymi czynnikami zniechęcającymi potencjalnych klientów do przewozów kolejowych był również brak zapewnienia spójnego i czytelnego systemu informowania pasażerów o: zmianach, opóźnieniach w ruchu pociągów, obowiązujących taryfach, miejscach i sposobach zakupu biletów.

Okres wzrostu przewozów kolejowych ogółem obejmuje lata 2006 – 2008 oraz 2011 – 2012, natomiast w ruchu międzywojewódzkim przypada na lata 2005 – 2008 oraz na rok 2010, w którym zanotowano najwyższe wartości liczbowe przewiezionych osób w ciągu ostatnich 10 lat. Okresom tym odpowiada dobra koniunktura w gospodarce krajowej: wzrost produktu krajowego brutto i zmniejszająca się stopa bezrobocia. Efekt globalnego kryzysu ekonomicznego, który dotknął również Polskę spowodował zachwianie tempa rozwoju gospodarczego kraju i przyczynił się do mniejszego od zakładanego wzrostu PKB w roku 2009 oraz w latach 2012 – 2013. Groźba recesji znalazła odzwierciedlenie w kolejowych przewozach międzywojewódzkich, które obecnie (rok 2014) spadły aż o 58,8% w stosunku do roku 2010 i 49,4% w stosunku do roku 2005 w liczbie przewiezionych pasażerów oraz o odpowiednio: 47,5% i 39,9% w wykonanej pracy przewozowej.

Popyt na przewozy pasażerskie determinowany jest przez wiele czynników społeczno-gospodarczych takich, jak: PKB, stopa bezrobocia, dochody ludności, wykształcenie, które są ze sobą ściśle powiązane i wpływają na kształtowanie zapotrzebowania na przewozy osób. Obecnie, gdy dobro materialne w postaci samochodu osobowego jest dostępne dla szerokiego grona osób (statystycznie co drugi Polak ma samochód), popyt na pasażerskie usługi przewozowe transportem zbiorowym wynika ze stopnia zapewnienia przezeń oczekiwanej jakości usług w postaci:

- dostępności danego środka transportu;
- atrakcyjnego czasu przejazdu;
- rytmiczności i regularności połączeń;
- punktualności;
- bezpośredniości oraz dobrych skomunikowań;
- akceptowanej ceny biletu;
- komfortu i bezpieczeństwa przejazdu;
- zapewnienia bezpiecznego parkingu zarówno dla samochodów osobowych jak też rowerów

3.3. Oferta transportu kolejowego

Ocenę oferty transportu kolejowego w zakresie połączeń, których organizatorem jest Minister, przeprowadzono biorąc pod uwagę:

- liczbę pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych oraz poziom pracy eksploatacyjnej;
- dostępność komunikacyjną i liczbę mieszkańców w danym rejonie komunikacyjnym;
- liczbę pasażerów przypadających na jedno połączenie dla każdego rejonu komunikacyjnego, określonego jako wydzielona jednostka administracyjna RP (powiat);

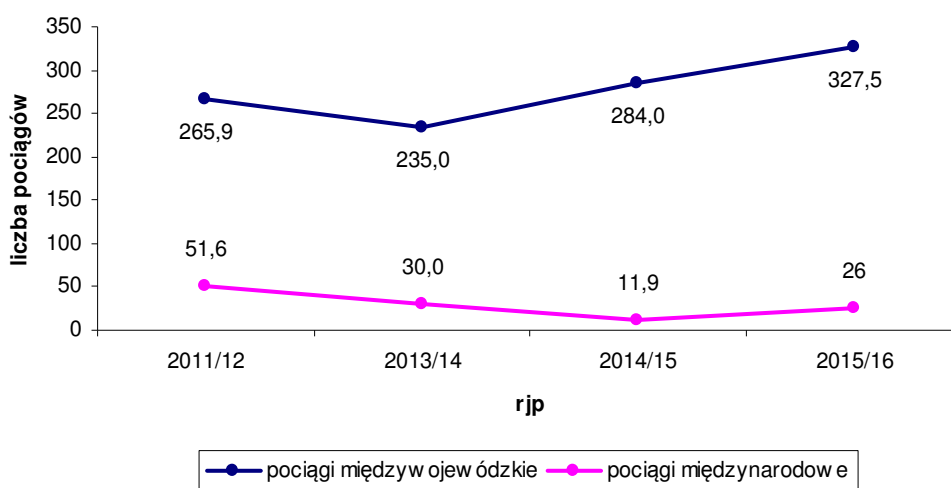
- liczbę pasażerów przypadających na pociąg (napętnienie pociągów) na poszczególnych odcinkach sieci kolejowej;
- inne aspekty jakościowe oferty zapewnianej przez przewoźników, w tym: prędkość handlową pociągów, czas oczekiwania na przesiadkę oraz skomunikowania w wybranych węzłach kolejowych, bezpieczeństwo podróży i ochrona środowiska.

Metodykę oceny istniejącej oferty przewozowej oparto na pewnym modelowym uproszczeniu odwołującym się do pojęcia „rejonu komunikacyjnego”. Na potrzeby Planu założono, że jeden powiat jest reprezentowany tylko przez jeden punkt na sieci kolejowej, co oznacza, że w przypadku miast, w których istnieje kilka stacji kolejowych wykorzystywanych przez pociągi, których organizatorem pozostaje Minister, odpowiednie wielkości zostały zagregowane do jednej stacji.

Oferta w zakresie pociągów międzywojewódzkich, których organizatorem jest Minister w rjp 2015/16 obejmuje 265 pociągów kursujących w okresie od dnia 13.12.2015 r. do dnia 31.12.2015 r. oraz 331 pociągów kursujących w okresie od dnia 01.01.2016 r. do dnia 10.12.2016 r. Planowana łączna praca eksploatacyjna w roku 2016 wynosi 37,305 mln pockm. Porównując liczbę pociągów międzywojewódzkich, i pracę eksploatacyjną na przestrzeni ostatnich pięciu lat, zauważa się wzrost ich wartości od rjp 2014/15, co przedstawiają rysunki 16 i 17.

Rysunek 16

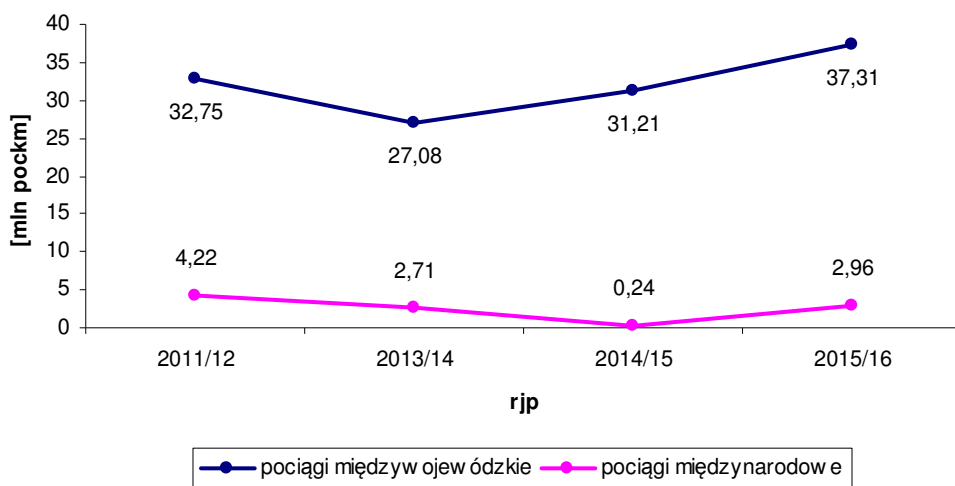
Średnia liczba pociągów, których organizatorem jest Minister w rjp 2011/12 – 2015/16



Źródło: opracowanie własne na podstawie rjp

Rysunek 17

Praca eksploatacyjna pociągów, których organizatorem jest Minister w rjp 2011/12 – 2015/16



Źródło: opracowanie własne na podstawie rjp

Rysunki 16 i 17 pokazują również **kształtowanie się oferty w zakresie przewozów międzynarodowych**. Na przestrzeni czterech lat (2011/12 – 2014/15) poziom oferty wyrażonej liczbą pociągów w ruchu międzynarodowym i wykonywaną przez nie pracą eksploatacyjną ulegał drastycznym ograniczeniom. Wg ostatnich danych (rjp 2015/16) średnia roczna liczba pociągów w stosunku do rjp 2011/12 została zmniejszona o 25,6 pociągów (49,6%), natomiast praca eksploatacyjna o 1,26 mln pockm (29,8%).

Istotnym elementem w kształtowaniu oferty przewozowej jest **zapewnienie odpowiedniej dostępności komunikacyjnej (przestrzennej) do przystanków i stacji kolejowych**, na których zatrzymują się pociągi międzywojewódzkie uruchamiane w ramach Planu. Od odpowiedniej gęstości punktów postojów handlowych zależy w dużej mierze zainteresowanie ludności ofertą transportu kolejowego. Na gęstość rozmieszczenia punktów postojów handlowych ma również wpływ sieć linii wykorzystywanej w przewozach międzywojewódzkich. Występują przypadki, w których istnieją linie kolejowe o dogodnym dla mieszkańców przebiegu, jednakże nie są wykorzystywane w przewozach dalekobieżnych (linie te są uwzględnione w punkcie 3.8. dotyczącym docelowego kształtu sieci połączeń).

Należy zaznaczyć, że odpowiednia gęstość rozmieszczenia punktów postojów handlowych nie jest jedynym wyznacznikiem jakości oferty przewozowej, jednakże jest to kryterium istotne z punktu widzenia jej dostępności.

Na mapie poniżej (rysunek 18) przedstawiono gęstość rozmieszczenia punktów zatrzymań pociągów międzywojewódzkich uruchamianych w ramach Planu. Gęstość tę określono jako stosunek liczby punktów handlowych znajdujących się na terenie danego powiatu przez jego powierzchnię w przeliczeniu na 100 km².

Średnia gęstość rozmieszczenia punktów postojów handlowych dla pociągów międzywojewódzkich wynosi dla sieci kolejowej 0,52 na 100 km² (brane są pod uwagę tylko obsługiwane powiaty, ogólnie dla całego kraju jest to tylko około 0,1 na 100 km²). Wielkość ta dla Miasta Stołecznego Warszawy wynosi 0,58. Przedział średni przyjęto w zakresie 0,5-0,6 punktu handlowego na 100km². W przedziale tym oprócz Warszawy znalazły się: m. Dąbrowa Górnicza, m. Świnoujście, pow. skarżyski oraz pow. kamiennogórski.

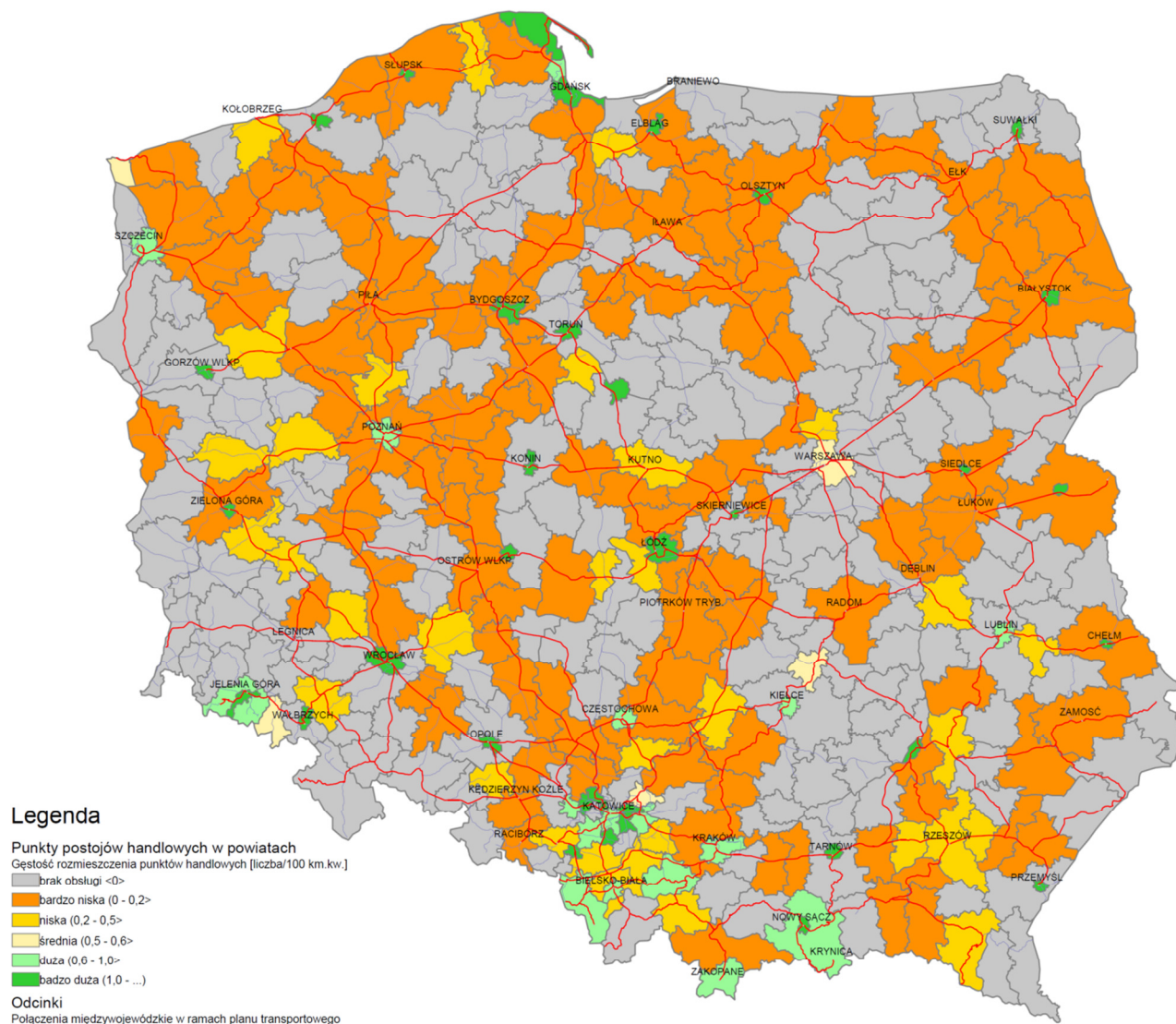
Największą gęstością charakteryzują się ośrodki miejskie oraz powiaty: pucki, jeleniogórski, cieszyński, nowosądecki i tatrzański. Co ciekawe w powiatach tych funkcjonują jedynie połączenia sezonowe, więc duża dostępność do stacji i przystanków nie przekłada się na dogodną możliwość korzystania z pociągów dalekobieżnych w ciągu roku. Poza tym powyżej średniej sklasyfikowane są duże ośrodki miejskie.

Najniższą gęstością rozmieszczenia punktów postojów handlowych charakteryzują się powiaty: olsztyński, słupski, poznański, czarnkowsko - trzecieński, szczeciński, złotowski, augustowski, gołeniewski, siedlecki, sieradzki, białostocki, świecki, radomszczański, piotrkowski, elbląski, bydgoski, łukowski, ławski, moniecki, choszczeński, garwoliński, wejherowski, gnieźnieński, krakowski, inowrocławski, ostrowski, mławski, nakielski, giżycki, etcki, świdwiński, ciechanowski, sławieński, brodnicki, opoczyński, jarosławski, sokółski, tomaszowski, kolski, kraśnicki, zawierciański, słubicki, łowicki, oleski, grajewski, nidzicki, działdowski. Ponadto aż 179 spośród 380 powiatów (47%) nie jest bezpośrednio obsługiwanych przez pociągi w ramach Planu (stan na 30 września 2015 r.).

Ze względu na zbyt duże różnice w dostępności do punktów postojów pociągów uruchamianych w ramach Planu, należy w przyszłości zweryfikować i rozszerzyć sieć tych punktów, w celu zapewnienia większej dostępności do oferty Ministra na całym terytorium kraju.

Rysunek 18

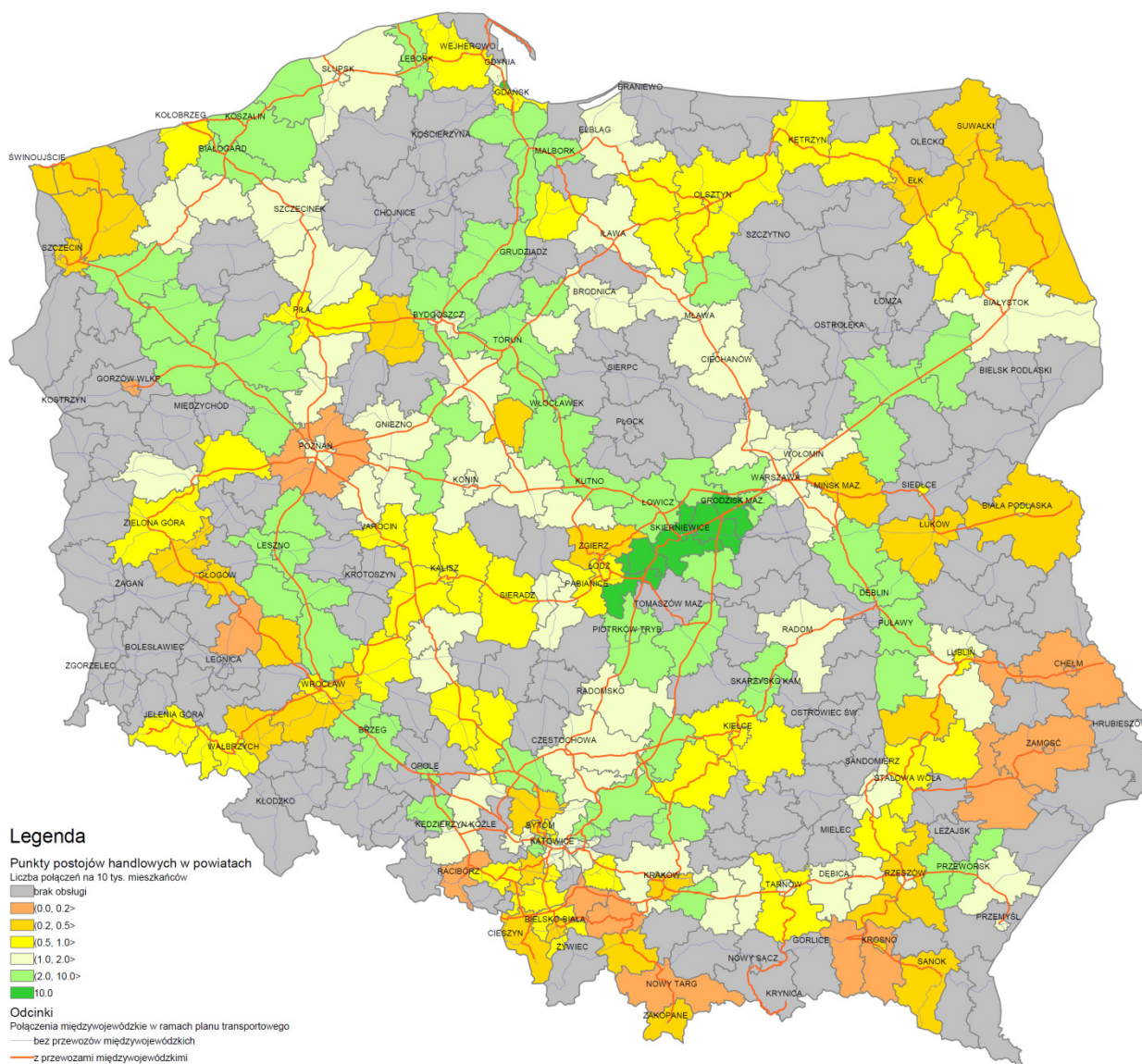
Gęstość rozmieszczenia punktów postojów handlowych dla połączeń realizowanych w ramach Planu w poszczególnych powiatach



Źródło: opracowanie własne

Następnym rozpatrywanym parametrem jest **liczba połączeń kolejowych oferowanych w ramach Planu przypadająca na 10 tysięcy mieszkańców poszczególnych powiatów** (Rysunek 19). Umożliwia to przedstawienie poziomu oferty przewozowej w odniesieniu do wielkości populacji zamieszkującej dany powiat. Najwięcej połączeń kolejowych przypadających na mieszkańca jest dostępnych w następujących powiatach: m. Skierniewice, łódzki wschodni, m. Sopot, żyrardowski, miechowski, rycki, aleksandrowski, oławski, sochaczewski, łowicki, choszczeński, kutnowski, strzelecko – dreźniecki, mogileński, brzeski (woj. małopolskie), wysokomazowiecki, rawicki, włoszczowski, Opole, gdański, kościański, ostrowski, tczewski, trzebnicki, białogardzki, garwoliński. Najmniej połączeń kolejowych przypadających na mieszkańca jest dostępnych w następujących powiatach: nowosądecki, m. Nowy Sącz, siedlecki, pucki, Gorzów Wlkp., raciborski, nowotarski, wadowicki, chełmski, oświęcimski, świdnicki, Suwałki, Chełm, poznański, jasielski, krośnieński, zamojski, lubiński, biłgorajski, mikołowski, sanocki, głogowski, cieszyński, nowosolski, nakielski, m. Bytom, suski, goleniowski, m. Świnoujście, świdnicki, sokólski, tarnogórski, Bielsko Biała.

Liczba połączeń w ramach połączeń międzywojewódzkich na 10 tys. mieszkańców według poszczególnych powiatów

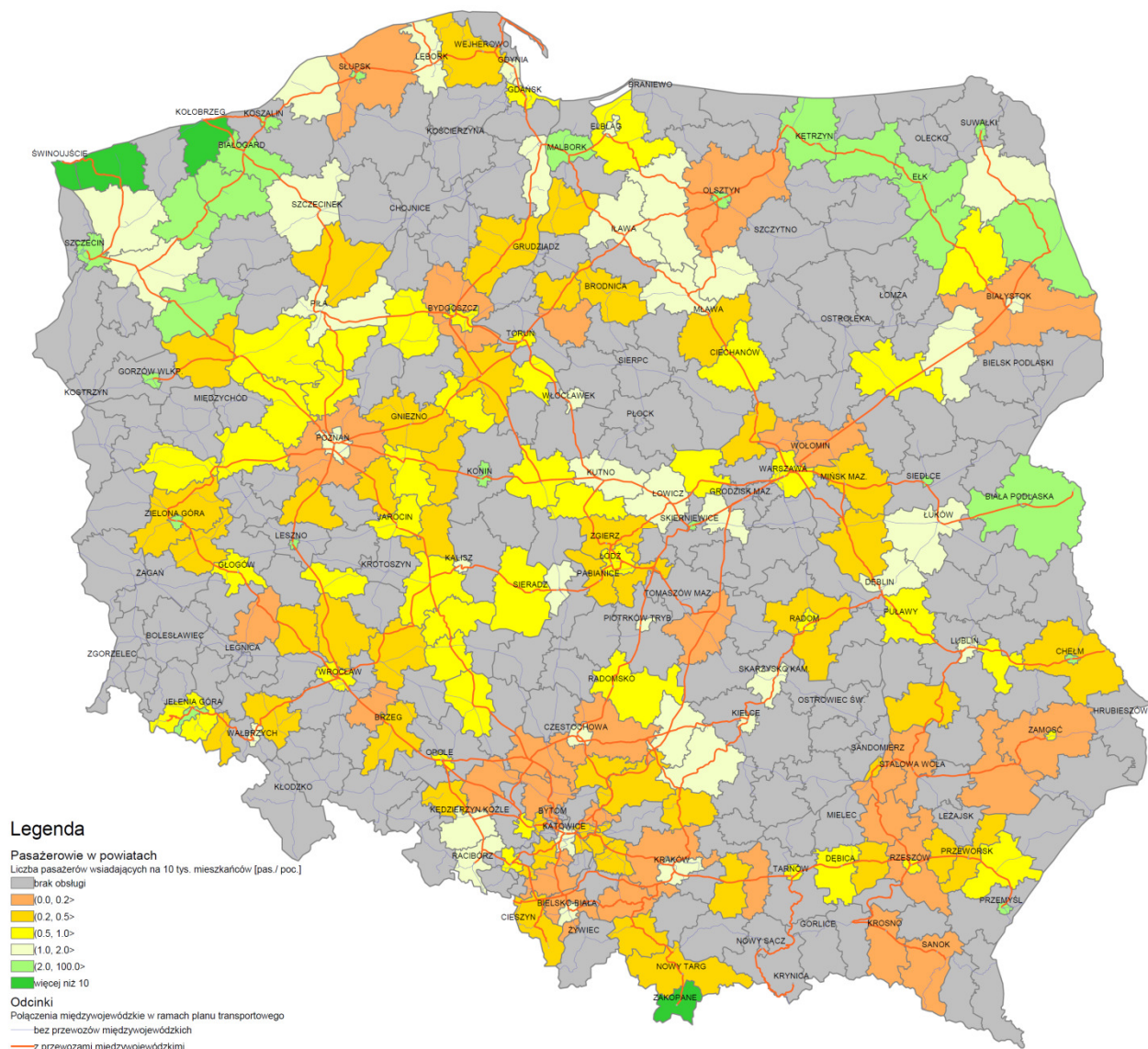


Źródło: opracowanie własne

Liczba pasażerów korzystających (wsiadających) z jednego połączenia przypadająca na 10 tys. mieszkańców (rysunek 20) jest parametrem pomocnym przy ocenie wykorzystania dostępnej oferty przewozowej w odniesieniu do potencjału demograficznego poszczególnych powiatów. Największy procent pasażerów przypadający na jedno połączenie międzywojewódzkie przypada w powiatach: m. Świnoujście, kołobrzesckim, kamieńskim, tatrzańskim, Biała Podlaska, Przemyśl, giżyckim, m. Suwałki, bialskim, m. Zielona Góra, m. Skierniewice, łobeskim, m. Siedlce, ełckim, m. Koszalin, m. Chełm, świdwińskim, m. Jelenia Góra, m. Olsztyn, m. Słupsk, m. Szczecin. Najmniej osób korzysta z połączeń w następujących powiatach: rybnickim, jasielskim, piotrkowskim, oświęcimskim, oleskim, strzyżowskim, gdańskim, leszczyńskim, m. Chorzów, krośnieńskim, rzeszowskim, krakowskim, sanockim, strzeleckim, poznańskim, wadowickim, lubiński, częstochowskim, bielskim, zamojskim, biłgorajskim, słupskim, opoczyńskim, bydgoskim oraz tarnobrzeckim.

Niewielka liczba pasażerów korzystających z połączeń świadczy przeważnie o mało atrakcyjnej ofercie przewozowej (dostępność, liczba połączeń), która nie jest konkurencyjna w stosunku do innych środków transportu.

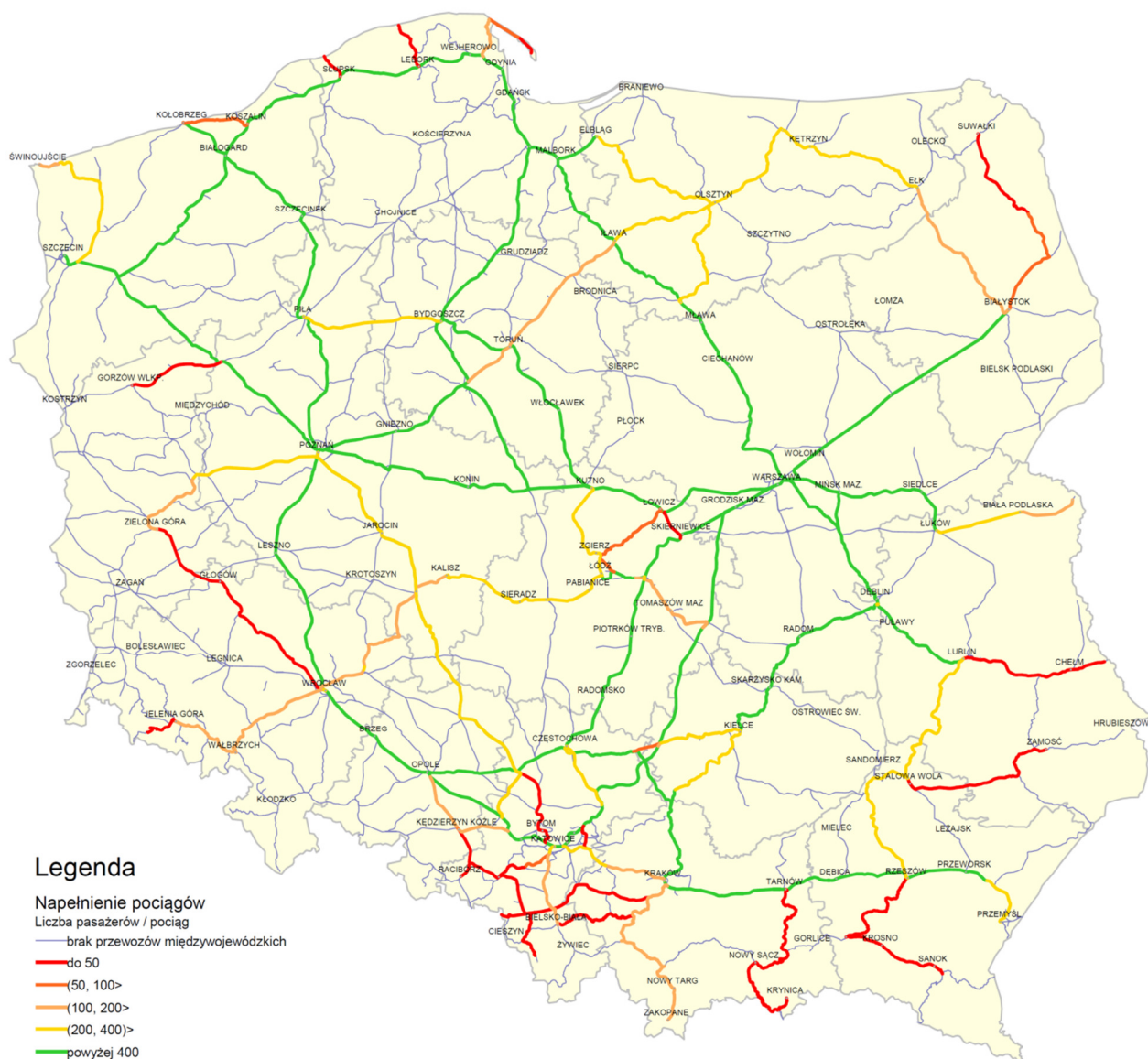
Liczba pasażerów wsiadających do jednego pociągu przypadająca na 10 tys. mieszkańców poszczególnych powiatów



Źródło: opracowanie własne

Kolejnym z rozważanych wskaźników jest **średnie napełnienie pociągów, czyli liczba osób przypadająca na jeden pociąg** na poszczególnych odcinkach sieci kolejowej, który może służyć do oceny wykorzystania oferty połączeń. Zilustrowano to na mapie sieci kolejowej (rysunek 21).

Napełnienie pociągów na poszczególnych odcinkach sieci



Źródło: opracowanie własne

Widoczne są obszary sieci kolejowej, na której pociągi międzywojewódzkie nie są wykorzystywane w należyтым stopniu. Dotyczy to w praktyce sieci całego lubelskiego (z wyjątkiem odcinka z kierunku Warszawy do Lublina), warmińsko-mazurskiego, podlaskiego (z wyjątkiem odcinka z kierunku Warszawy do Białegostoku), lubuskiego, dolnośląskiego (z wyjątkiem ciągu linii Poznań – Wrocław – Katowice), łódzkiego (z wyjątkiem odcinków linii kolejowych 1, 3 oraz 17), małopolskiego (z wyjątkiem ciągu linii Warszawa – Kraków – Rzeszów), podkarpackiego (z wyjątkiem linii E-30). Przyczyną takiego stanu rzeczy jest kilka czynników. Pierwszym z nich jest istniejąca siatka połączeń, która jest niedostosowana do potrzeb pasażerów, przede wszystkim jeśli chodzi o liczbę połączeń w ciągu doby. Przykładowo w przypadku jednego połączenia w ciągu doby trudno o duże zainteresowanie pasażerów (na przykład relacja Warszawa – Gorzów Wielkopolski), zwłaszcza w kontekście równolegle funkcjonującej komercyjnej oferty autobusowej, pozwalającej na bardziej elastyczny wybór pory podróży. Z tego względu w Planie rekomenduje się funkcjonowanie na każdym z obsługiwanych odcinków co najmniej dwóch par połączeń, co umożliwia jazdę tam i z powrotem w ciągu jednego dnia. Kolejnym czynnikiem niedostatecznego wykorzystania pociągów były bardzo długie czasy przejazdu spowodowane modernizacją infrastruktury lub jej niedostatecznym stanem. Często powodowało to sytuację, w której czas przejazdu autobusem był porównywalny lub krótszy niż pociągiem (na przykład w relacji Katowice – Kraków). Trzecim ważnym czynnikiem powodującym zbyt małe zainteresowanie podróżami pociągami międzywojewódzkimi była polityka taryfowa operatora tych przewozów, który zbyt

późno zareagował na odpływ pasażerów w stronę transportu drogowego, wprowadzając oferty specjalne (dla których ceny biletów również okazywały się często niekonkurencyjne w stosunku do transportu autobusowego).

Średnia prędkość handlowa pociągów międzywojewódzkich, których organizatorem jest Minister wynosi w rjp 2015/16 77,15 km/h. W stosunku do rjp 2011/12 prędkość ta wzrosła o 16,75 km/h, natomiast w porównaniu z rjp 2014/15 o 4,55 km/h. Największe prędkości handlowe (powyżej 100 km/h) osiągają pociągi w relacjach Warszawa – Kraków (poc. nr 13106/7 *Curie Skłodowska*) oraz Kraków – Wrocław (poc. nr 3604/5 i 6304/5 *Chełmoński*). Najniższe prędkości handlowe (poniżej 40 km/h) – pociągi sezonowe kursujące na odcinkach Stróże – Zagórz, Kraków – Krynica, Łeba – Lębork, Gdynia – Hel oraz Kołobrzeg – Warszawa.

Średnia prędkość handlowa dla połączeń międzywojewódzkich w relacjach Warszawa Centralna – pozostałe miasta wojewódzkie wynosi obecnie 85,9 km/h. W porównaniu z rjp 2011/12 wzrosła ona o 14,17 km/h, a w stosunku do rjp 2014/15 o 6,4 km/h. Największe prędkości handlowe (powyżej 110 km/h) osiągają pociągi kursujące po linii CMK (Centralnej Magistrali Kolejowej) w relacjach Warszawa – Kraków oraz Warszawa – Katowice. Nieznacznie niższe prędkości, jednak i tak przekraczające 100 km/h osiągają niektóre pociągi w relacjach Warszawa – Gdańsk, Warszawa – Poznań, Warszawa – Olsztyn, Warszawa – Opole, Warszawa – Toruń i Warszawa – Wrocław. Najniższe prędkości handlowe wykazują pociągi w relacjach do Gorzowa Wielkopolskiego, Kielc, Lublina i Rzeszowa.

Z kolei **średnia prędkość handlowa pociągów objętych Planem w międzynarodowych kolejowych przewozach pasażerskich** osiągnęła w rjp 2015/16 wartość 77,5 km/h. Trend poprawy jakości w tym zakresie widoczny jest od rjp 2013/14. Wyjątkiem był rjp 2014/15, kiedy pociągi międzynarodowe służby publicznej uzyskały średnią prędkość na poziomie 71,3 km/h. Było to spowodowane uwzględnieniem tylko pociągów uruchamianych przez spółkę Przewozy Regionalne (obliczenia prędkości handlowej dla pociągów międzynarodowych uruchamianych przez spółkę PKP Intercity było niemożliwe, ze względu na to, że stacja początkowa/końcowa dla relacji była jednocześnie stacją graniczną).

Skomunikowania na wybranych stacjach pociągów międzywojewódzkich, które dojeżdżają/odjeżdżają z/w poszczególnych kierunkach z dojeżdżającymi/odjeżdżającymi pociągami innych rodzajów są zróżnicowane.

Sieć połączeń objętych Planem wymaga wewnętrznej spójności w zakresie skomunikowań. Zapewnienie skomunikowań połączeń regionalnych z międzywojewódzkimi jest rolą marszałków województw. W sytuacji gdy nie jest możliwe jednoczesne zapewnienie właściwej funkcji dowozowej do pracy/szkoły oraz skomunikowań pomiędzy połączeniami, marszałek województwa ocenia, która z funkcji jest istotniejsza i podejmuje decyzję co do zakresu zapewniającego niezbędne skomunikowania dowiązując się do połączeń w obszarze ruchu międzywojewódzkiego. Istotną rolę w procesie planowania i realizacji skomunikowań pełni zarządca infrastruktury kolejowej (PKP PLK S.A.), który jako podmiot odpowiedzialny za ułożenie rjp, a zarazem pełniący funkcje koordynującą, ma największe możliwości w zakresie optymalizacji systemu skomunikowań. Stacje, na których oczekuje się skomunikowań połączeń regionalnych (wojewódzkich) z połączeniami międzywojewódzkimi wskazuje tabela nr 1 w stosunku do kontynuacji istniejących połączeń oraz tabela nr 7 dla połączeń w ramach scenariuszy rozwoju oferty Ministra.

Największa liczba relacji pociągów regionalnych, międzywojewódzkich, międzynarodowych i kwalifikowanych skupia się w głównych węzłach kolejowych. Z punktu widzenia pasażera przyjazdy i odjazdy pociągów międzywojewódzkich i pociągów regionalnych na najważniejszych stacjach powinny być ze sobą skorelowane tak, aby uzyskać skomunikowanie w czasie minimalnym 5 minut lecz nieprzekraczającym 30 minut. W tym zakresie działania koordynacyjne rjp poszczególnych przewoźników są niezbędne, w tym również eliminujące występujące negatywne zjawiska w obszarze konkurencji między nimi. Od strony technicznej, czas skomunikowania powinien być uzależniony od układu torowego i organizacji ruchu na konkretnej stacji. Gdy wjazd pociągu dalekobieżnego jest realizowany na tor przyległy do peronu innego niż odjazd pociągu regionalnego, czas na przesiadkę powinien uwzględniać przejście podróżnych na odpowiedni peron. Pożądane jest, aby dla realizacji skomunikowań pomiędzy różnymi kategoriami pociągów, wjazdy i odjazdy tych pociągów odbywały się z tego samego peronu.

Na skomunikowania pociągów międzywojewódzkich z pociągami regionalnymi znaczący wpływ może też mieć organizacja ruchu na liniach kolejowych przyległych do stacji, na których następują przesiadki. Na liniach kolejowych z ruchem mieszanym, przygotowanie korzystnego rjp dla pasażerów, w którym uwzględniony byłby czas postoju na stacji, wymaga m.in. uwzględnienia priorytetów w przydzielaniu tras dla

poszczególnych kategorii pociągów. Istotne znaczenie mają tu parametry techniczne infrastruktury kolejowej m.in. prędkości maksymalne oraz występujące ograniczenia prędkości, systemy sterowania ruchem kolejowym oraz zdolność przepustowa poszczególnych szlaków oraz stacji.

Ocena dla 5 węzłów, tj. Poznań, Kraków, Szczecin, Gdynia i Wrocław, wykonana dla rjp 2015/16 wskazuje, że dla tych stacji średni czas skomunikowania²⁴ pociągów międzywojewódzkich z pociągami innych kategorii wynosi 25 minut. Parametr ten został utrzymany względem rjp 2014/15 i poprawiony w porównaniu z rjp 2013/14 o niespełna 4 minuty. Obecnie na stacjach tych, w przypadku 34,9% połączeń, czas oczekiwania jest krótszy niż 30 minut. 20,5% połączeń wymaga czasu oczekiwania od 30 do 60 minut, natomiast w 44,6% przypadków czas ten przekracza 1 godzinę. W porównaniu z rjp 2011/12 wartości te uległy poprawie w zakresie czasu oczekiwania do 30 minut o 13,9%, natomiast pogorszyły się w udziale połączeń pociągów, dla których czas oczekiwania na przesiadkę przekroczył 1 godzinę o 7,6%. Wnioski te wskazują, że niezbędne jest systematyczne dążenie do uzyskania poprawy standardów w zakresie wzajemnych skomunikowań pociągów różnych kategorii.

3.4. Oferta konkurencyjnych gałęzi transportowych

Transport lotniczy. Całkowity ruch lotniczy na polskich lotniskach w 2014 r. wyniósł 27 102 061 pasażerów, natomiast w komunikacji krajowej: 2 942 346 pasażerów, co stanowi 10,9% ogólnego ruchu. W stosunku do roku 2013 nastąpił znaczący wzrost obsługi pasażerów w ruchu krajowym (21,1%), który 3-krotnie przekroczył wzrost ruchu pasażerów w komunikacji międzynarodowej (6,7%).

Transport autobusowy. Przewozy osób transportem drogowym²⁵ w roku 2014 wynosiły 431,5 mln pasażerów, natomiast praca przewozowa liczyła 21 449,2 mln paskm. W okresie ostatniej dekady liczba podróżujących autobusami zmniejszyła się aż o 44,8% (728,0 mln osób w roku 2005), a w stosunku do roku 2013 o 6,2% (459,9 mln osób). Porównując wielkość pracy przewozowej w roku 2005 (29314,1 mln paskm), obecnie jest ona na poziomie 73,2%, zaś w stosunku do roku 2013 wzrosła o 7,0%. Świadczy to niewątpliwie o słabej jakości oferty przewozowej, nieadekwatnej do oczekiwań społecznych, nawet pomimo wzrostu długości drogi przewozu (rozszerzenia siatki połączeń bądź większej częstotliwości).

Kolejowe przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe wobec pozostałych gałęzi transportu. Na tle oferty lotniczej i autobusowej, przewozy kolejowe będące w gestii Ministra, należy generalnie uznać wciąż za mało konkurencyjne. Często cena biletu za przejazd pociągiem w relacji do komfortu podróży, czasu przejazdu, poziomu obsługi pasażera, czy dostępności bieżącej informacji o podróży (w tym przyczynach ewentualnych opóźnień i czasach ich trwania) przekazywanej pasażerom w jej trakcie, w dużej mierze nie spełniają oczekiwań współczesnych klientów. Powoduje to niejednokrotnie, że oferta zapewniana w większości relacji, jest akceptowana jedynie przez część pasażerów, w tym głównie osoby, korzystające z ulg ustawowych, czy pozbawione innych form transportu, które skłonne lub zmuszone są tolerować istniejące niedogodności i mankamenty związane z podróżą pociągiem.

Konkurencja cenowa i jakościowa ze strony przewoźników drogowych i lotniczych jest na tyle skuteczna, że przy zaprzestaniu radykalnej poprawy jakości dotychczasowego poziomu usług, transport kolejowy nie będzie w stanie jej sprostać – szczególnie w relacjach między największymi polskimi miastami, objętymi programami rozbudowy sieci dróg publicznych i lotnisk. Niestabilna kolejowa oferta przewozowa, zarówno w zakresie liczby, jak i częstotliwości uruchamianych połączeń, będąca efektem zarówno ograniczonych środków finansowych oraz trwających prac modernizacyjnych i remontowo-naprawczych na sieci kolejowej, powoduje przejmowanie pasażerów przez znacznie bardziej elastyczny transport drogowy. Z analizy występujących potoków ruchu w przewozach pasażerskich wynika jednak, że pasażerowie ci w większym stopniu przesiadają się do komunikacji indywidualnej niż do transportu autobusowego, o czym świadczy postępujący od 1990 r. spadek przewozów pasażerskich w tym rodzaju ruchu (o blisko 80%). Należy przy tym

²⁴ Czas skomunikowania był obliczany przy czasie oczekiwania mniejszym niż 60 minut.

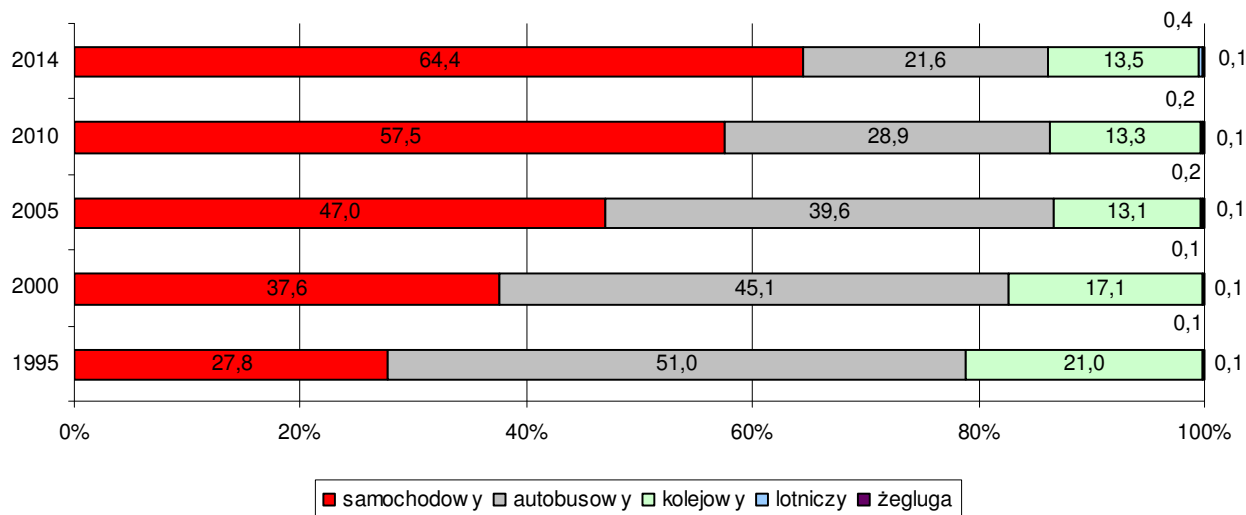
²⁵ Bez przewozów komunikacją indywidualną

również zauważyć coraz silniejszą konkurencję związaną z systemem grupowych przejazdów transportem indywidualnym tzw. carpooling. System ten rozpowszechniony w Stanach Zjednoczonych i krajach Europy Zachodniej, zyskuje coraz więcej zwolenników w Polsce. Carpooling dotyczy zarówno dojazdów codziennych do pracy/szkoły/uczelni oraz przejazdów okazjonalnych i epizodycznych. Zasadniczo rozwojowi carpoolingu sprzyja brak lub nieakceptowalny poziom zorganizowanego transportu zbiorowego.

Dotychczasową sytuację w zakresie udziału kolei w rynku przewozów pasażerskich ilustruje rysunek 22.

Rysunek 22

Udział poszczególnych rodzajów transportu w rynku przewozów pasażerskich według liczby podróżnych w latach 1995 – 2014

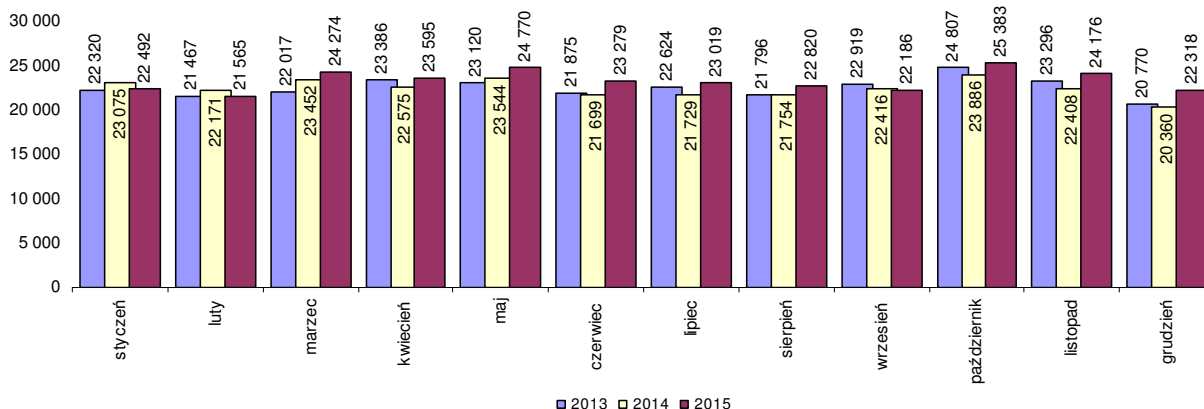


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Bieżące dane ilustrujące aktualną sytuację na rynku przewozów pasażerskich wykonywanych w transporcie kolejowym (rysunek 25) świadczą o wzroście liczby przewiezionych podróżnych zanotowanym w I kwartale 2014 roku oraz od marca do grudnia 2015 roku, za wyjątkiem września. Jest on osiągany głównie w segmencie usług międzyaglomeracyjnych, wskutek podniesienia jakości usług po wprowadzeniu oferty Ekspres Intercity Premium, realizowanej taborem ED 250 Pendolino oraz przez operatorów świadczących przewozy wojewódzkie i aglomeracyjne, którzy dysponują nowszym i zmodernizowanym taborem, oferując dodatkowo pasażerom wyższe od przeciętnie obowiązujących standardy usług przewozowych.

Rysunek 23

Całkowita liczba pasażerów przewiezionych w transporcie kolejowym



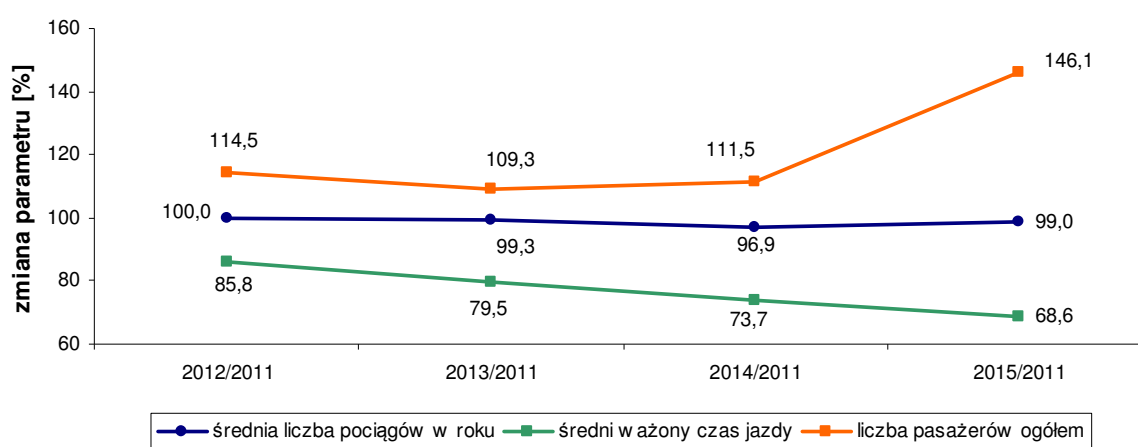
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego (www.utk.gov.pl)

Również w zakresie przewozów międzywojewódzkich będących w gestii Ministra, można zauważyć korzystny trend wzrostu popytu na podróże pociągami, po zdecydowanej poprawie jakości oferty. Taką sytuację obserwuje się np. w relacjach: Poznań – Trójmiasto oraz Warszawa – Olsztyn. W przypadkach tych, znaczące skrócenie czasu przejazdu w okresie ostatnich 5 lat, pozwoliło przyciągnąć nowych pasażerów. W relacji Poznań – Trójmiasto (rysunek 24) przy porównywalnych warunkach w zakresie liczby uruchamianych pociągów, efekt skrócenia czasu przejazdu przedstawia się następująco:

- w roku 2012 w stosunku do roku 2011 odnotowano oszczędność czasu na poziomie 47 minut (14,2%), co wpłynęło na wzrost liczby podróźnych o 14,5%;
- w roku 2015 w stosunku do roku 2011 oszczędność czasu wyniosła 104 minuty (31,4%), co wpłynęło na wzrost liczby podróźnych o 46,1%.

Rysunek 24

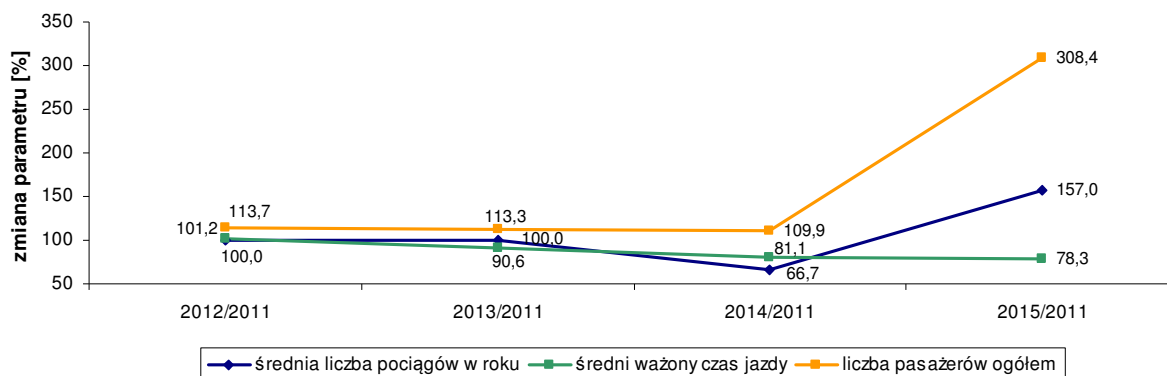
Trend zmian parametrów oferty przewozowej na popyt na przewozy w relacji Poznań – Trójmiasto



Źródło: opracowanie własne

Z kolei dla relacji Warszawa – Olsztyn (rysunek 25) zauważalna poprawa oferty w zakresie skrócenia czasu przejazdu następuje w roku 2013, o 23 minuty (9,4%) w stosunku do roku 2011, co spowodowało wzrost przewiezionych pasażerów o 13,3%. Kolejne skrócenie czasu przejazdu w roku 2014, nie przyniosło spodziewanych efektów w postaci wzrostu popytu na przewozy w tej relacji. Prawdopodobną przyczyną było pogorszenie oferty w zakresie dobowej liczby połączeń (spadek z 3 do 2 połączeń w ciągu doby). W roku 2015 oszczędność czasu w stosunku do roku 2014 wyniosła dalsze 17 minut (3,5%), co wpłynęło na blisko 3 – krotny wzrost liczby podróźnych (280,6%). Tak znaczny wzrost popytu na przewozy był również efektem wzrostu dobowej liczby pociągów. Porównując poziom oferty w tej relacji z roku 2015 do roku 2011 widać, że skrócenie czasu podróży o 53 minuty (21,7%) i wzrost podaży o 57%, spowodowały wzrost popytu na przewozy (o 308%).

Trend zmian parametrów oferty przewozowej na popyt na przewozy w relacji Warszawa – Olsztyn



Źródło: opracowanie własne

Powyższe przykłady świadczą o tym, że wyraźna poprawa oferty, tak w zakresie skrócenia czasu przejazdu, ale i większej do niej dostępności (wzrost dobowej liczby połączeń), zachęca do podróży wykonywanych transportem kolejowym, przy czym procentowy wzrost pasażerów jest z reguły większy, niż procentowe skrócenie czasu przejazdu. Oczekiwanym efektem jest zatem poprawa efektywności ekonomicznej przewozów finansowanych przez Ministra, poprzez spodziewany wzrost przychodów ze zwiększonej sprzedaży biletów.

Konieczny jest zatem konsekwentny rozwój sieci połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych zaproponowany w punkcie 3.8 oraz pełne wdrażanie standardów kolejowych usług przewozowych określonych w rozdziale 6 Planu. Poprawa jakości poziomu usług oferowanych pasażerom w pociągach, których organizatorem jest Minister, obsługujących obecnie niespełna 10% podróżujących koleją, jest bezwzględny wymogiem w celu zahamowania procesu kurczenia się rynku publicznego transportu zbiorowego.

3.5. Tabor wykorzystywany w kolejowych przewozach pasażerskich międzywojewódzkich i międzynarodowych

Tabor wykorzystywany do przewozów międzywojewódzkich objętych Planem charakteryzuje się bardzo różnym standardem, w zależności od wieku i stopnia wykonanych w przeszłości modernizacji. Stosowane są zasadniczo klasyczne pociągi pasażerskie, zestawione z lokomotywy oraz wagonów przedziałowych z przedziałami ośmiomiejscowymi w klasie drugiej oraz sześciomiejscowymi w klasie pierwszej.

Postępuje proces wykorzystywania do obsługi niektórych tras, elektrycznych zespołów trakcyjnych, umożliwiających osiągnięcie prędkości maksymalnych od 100 km/h do 160 km/h. Zamknięty obieg toalet, klimatyzacja, czy przystosowanie do przewozu osób niepełnosprawnych, w tym o ograniczonych możliwościach poruszania się, a w szczególności osób przemieszczających się na wózkach inwalidzkich oraz zamykanie drzwi przez obsługę pociągu i możliwość przewozu rowerów, po 2016 roku nie będzie rzadkością.

Tabor wykorzystywany do dalekobieżnych przewozów międzynarodowych charakteryzuje się wyższym standardem od taboru wykorzystywanego w przewozach międzywojewódzkich. Umożliwia kursowanie pociągów z prędkością 160 km/h i wyższą. Stosowane są wagony zarówno przedziałowe, jak i bezprzedziałowe, wyposażone w zamknięty obieg toalet i niejednokrotnie w klimatyzację. Poprawy wymaga dostępność miejsc dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich, a także zabudowa klimatyzacji w wagonach, które jej nie posiadają.

Poważnym problemem jest wciąż niewielka liczba składów dostosowanych do przewozu osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich. W 2016 roku dostępność dla tej grupy podróżnych powinna osiągnąć nieco ponad

40% uruchamianych pociągów. Kwestia ta jest priorytetem w zakresie modernizacji taboru. Również liczba wagonów przystosowanych do przewozu rowerów nie pozwala na zapewnienie ich kursowania w każdym pociągu objętym Planem.

W ostatnich latach jest obserwowana sukcesywna modernizacja i wymiana taboru kolejowego. Dotyczy to zarówno wagonów pasażerskich, jak również wprowadzania do eksploatacji nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych, wykorzystywanych w pociągach IC, realizujących przewozy zamawiane przez Ministra. Operator, w celu zwiększenia dostępności oferty przewozowej na nieelektryfikowanych liniach kolejowych podjął działania związane z zakupem nowych lokomotyw spalinowych do ruchu pasażerskiego. Prowadzona jest również modernizacja lokomotyw spalinowych do obsługi pociągów kursujących na odcinkach nieelektryfikowanych. Działania te spowodują rozszerzenie oferty obsługiwanej pociągami finansowanymi przez Ministra.

Równolegle do działań zmierzających do rozszerzenia oferty, podejmowane są projekty, mające na celu poprawę komfortu przewozów pasażerskich. Tym zadaniom służą zakupy elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz zakupy wagonów pasażerskich mogących osiągać prędkość 160 km/h. Oprócz zakupów nowego taboru operator podejmuje działania modernizacyjne wagonów pasażerskich.

Szczegółowe informacje o realizowanych przez spółkę Intercity SA projektach taborowych, przeznaczonych do zapewnienia obsługi połączeń będących w gestii Ministra, zawarte są w rozdziale 4.2. Planu.

3.6. Ocena dostępności oferty dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych

W Polsce wprowadzane są normy prawne mające usprawnić funkcjonowanie osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych, w społeczeństwie. Prawo do prowadzenia niezależnego życia gwarantuje najważniejszy akt prawny w Polsce – *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej* (Dz. U. z 1997 r. poz. 483, z 2001 r. poz. 319, z 2006 r. poz. 1471 oraz z 2009 r. poz. 946), który w kolejnych artykułach (art. 67 ust. 1, art. 68 ust. 3 oraz art. 69) precyzuje prawa osób niepełnosprawnych, a także obowiązki władz publicznych wobec tej grupy osób.

Drugim bardzo istotnym dokumentem jest *uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 sierpnia 1997 r. - Karta Praw Osób Niepełnosprawnych* (M.P. Nr 50, poz. 475), która potwierdza prawo do pełnego uczestniczenia w życiu społecznym osób niepełnosprawnych, dostępu do dóbr i usług, opieki medycznej, edukacji, zatrudnienia, a także życia w środowisku pozbawionym wszelkiego typu barier takich jak: dostęp do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej i informacji, swobodnego przemieszczania się i korzystania z poszczególnych gałęzi transportu, a także możliwości komunikowania się według potrzeb.

Dostępność podróży o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych, do środków transportu publicznego zapewnia ustawa z *dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe* (Dz. U. z 2015 r. poz. 915), zwana dalej „Prawem przewozowym”. Obowiązek budowy obiektów budowlanych, a także przebudowę istniejących, z zapewnieniem ich pełnej dostępności dla osób niepełnosprawnych nakazuje *ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane* (Dz.U. z 2016 r. poz. 290, 961, 1165 i 1250), zwana dalej „Prawem budowlanym”.

W odniesieniu do transportu kolejowego kluczową rolę odgrywają: wskazywane już rozporządzenie nr 1371/2007, a także *Rozporządzenie Komisji (UE) NR 1300/2014 w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się* (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str.118, zwana dalej: TSI-PRM). Zawarte w TSI-PRM wymagania techniczne dotyczą infrastruktury technicznej i taboru pasażerskiego. Ich spełnienie zapewni osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym, możliwość swobodnego poruszania się w obiektach kubaturowych dworców i przystanków, po placach przeddworcowych i wewnętrznych ciągach komunikacyjnych, a także wsiadanie do pociągu i przemieszczanie się w nim. Wszystkie udogodnienia dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych, poprawiają przemieszczanie się pozostałych podróżnych.

Zasady stosowania elementów dotykowych i prowadzących na dworcach kolejowych zostały uregulowane w §98, ust.12a, 12b i 12c *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 roku,*

zmieniającym rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 2014 r. poz. 867). Rozporządzenie określa położenie na peronie ostrzegawczego pasa dotykowego wzdłuż strefy zagrożenia, jego parametry i wymiary wypukłych znaków, a także konieczność oznakowania ostrzegawczym pasem dotykowym miejsc na ciągach komunikacyjnych, gdzie występują bariery architektoniczne lub inne przeszkody lub granice obszaru dostępnego dla pasażerów. Wskazuje także na konieczność oznaczania ostrzegawczą linią wizualną krawędzi pierwszego stopnia schodów w górę i pierwszego stopnia schodów w dół, jak również precyzuje parametry szerokości trasy wolnej od przeszkód na peronie.

Spełniając zapisy rozporządzenia nr 1371/2007, przewoźnicy wykonujący międzywojewódzkie i międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie finansowane przez Ministra zapewniają:

- odpowiednie miejsce w przedziale/wagonie;
- możliwość zgłoszenia przez osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osoby niepełnosprawne, chęci odbycia podróży z wykorzystaniem narzędzi dostępnych dla takich osób (telefon, Internet);
- asystę (pomoc) personelu pokładowego.

Zgodnie z rozporządzeniem nr 1371/2007, osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym osoby niepełnosprawne są uprawnione do kupowania biletów bez dodatkowych opłat. Natomiast niezależnie od przepisów rozporządzenia nr 1371/2007, nie muszą one zgłaszać obsłudze pociągu braku ważnego biletu. Na stacjach, na których obecny jest personel, osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym, zapewniana jest nieodpłatnie pomoc w zakresie wsiadania i wysiadania z pociągu lub przesiadania się do pociągu skomunikowanego. Aby zagwarantować pomoc, o potrzebie jej udzielenia należy poinformować przewoźnika prowadzącego konkretny pociąg co najmniej na 48 godzin przed rozpoczęciem podróży, kontaktując się z jego odpowiednimi strukturami listownie, telefonicznie, za pomocą poczty elektronicznej. Dokonanie takiego zgłoszenia nie jest jednak warunkiem odbycia podróży, jako że rozporządzenie nr 1371/2007 stwierdza, że jeżeli nie dokonano omawianego powiadomienia, przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca stacji, i tak zobowiązane są podjąć wszelkie stosowne wysiłki dla zapewnienia pomocy w taki sposób, aby osoba o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osoba niepełnosprawna, mogła odbyć podróż.

Przewoźnicy udostępniają również wykaz pociągów różnych kategorii z wagonami przystosowanymi do przewozu osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych, poruszających się na wózkach inwalidzkich, charakterystykę wykorzystywanych przez nich peronów, a także charakterystykę budynków dworcowych pod kątem ich dostępności dla tej grupy podróżnych.

Uwzględniając informacje na temat odsetka pociągów międzywojewódzkich i kwalifikowanych prowadzących wagony przeznaczone do przewozu osób o ograniczonych możliwościach poruszania się (przewozu wózków inwalidzkich) w tym szczególnie osób niepełnosprawnych, który w skali całego kraju nie przekracza 14%, a także ewidencji dworców dostosowanych do obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych, przedstawionych w Rozdziale 2, stopień dostosowania oferty finansowanej przez Ministra do potrzeb omawianej kategorii pasażerów należy ocenić, jako niewielki. Większość pociągów, w tym także poruszających się po krajowej części transeuropejskiej kolejowej sieci transportowej, nie jest przystosowana do przewożenia pasażerów na wózkach inwalidzkich. Przebudowane dworce kolejowe zlokalizowane na liniach objętych TEN-T w dużej części spełniają wymogi przepisów ruchowych wynikających z TSI-PRM. Również dworce znajdujące się poza siecią transeuropejską, które zostają poddawane działaniom modernizacyjnym, spełniają wymogi interoperacyjności określone w krajowych specyfikacjach technicznych oraz dokumentach normalizacyjnych. Nadal problemem jest przekazywanie informacji dla podróżnych niewidomych, wykorzystując pismo wypukłe i alfabet Braille'a oraz mapy dotykowe, na co w dalszym ciągu brak uregulowań prawnych. Podobnie niedomagania dotyczą osób głuchoniemych i możliwości porozumiewania się z nimi językiem migowym.

Dworce poza siecią transeuropejską w bardzo różnym stopniu uwzględniają potrzeby osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych. Ich przebudowa koncentruje się na zapewnieniu dostępu do budynku dworca i peronów, dostępności kas, toalet i systemu informacji.

Niezależnie jednak od źródeł finansowania budowy lub przebudowy dworców kolejowych, a także ich lokalizacji geograficznej, tak, jak wszystkie obiekty użyteczności publicznej, nie mogą naruszać Prawa

budowlanego i nie powinny posiadać barier technicznych i architektonicznych ograniczających ich dostępność. Obiekty te muszą spełniać wymogi interoperacyjności systemu kolei.

Dostosowanie taboru po 2007 roku odbywa się na podstawie TSI-PRM. Dotyczy to zarówno budowy nowego, jak i modernizacji istniejącego taboru przewozowego, który na ogół nie jest przypisany do konkretnej linii kolejowej. W bardzo wielu przypadkach przewozy są związane z jazdą zarówno po sieci systemu transeuropejskiego, jak i sieci nie należącej do tego systemu, co sprawia, że tabor musi spełniać wymagania TSI-PRM. W związku z wysokim poziomem wyeksploatowania parku taborowego PKP Intercity SA podejmuje działania modernizacyjne i zakupowe w celu odwrócenia trendu pogarszania się jakości i stanu technicznego pojazdów. Realizowane inwestycje taborowe pozwalają na sukcesywne zwiększanie udziału pojazdów dostępnych dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich.

Obecnie tabor nie jest w pełni dostosowany do tych wymagań. Dlatego też pasażerowie o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osoby niepełnosprawne poruszające się na wózkach inwalidzkich, zmuszone są do korzystania z pomocy personelu przewoźników. W praktyce nie mają one możliwości samodzielnego odbycia podróży. Poziom ich obsługi pozostaje całkowicie uzależniony od sprawności organizacyjnej i wiedzy oraz umiejętności przewoźników.

Poprawa w zakresie dostosowania taboru do obsługi osób niepełnosprawnych powinna być odczuwalna po zakończeniu planowanych inwestycji taborowych.

3.7. Prognoza zapotrzebowania na międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie do roku 2025²⁶

Prognozę zapotrzebowania na międzywojewódzkie i międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie w perspektywie do 2025 roku sporządzono na podstawie założeń, które doprecyzowano poniżej. Należy zaznaczyć, że w obecnej sytuacji rynek transportu pasażerskiego nie jest w równowadze. Po załamaniu się przewozów kolejowych, do czego doszło w latach 2009-2013 i gwałtownie rozwijającej się konkurencji ze strony transportu autobusowego, następuje powolne odzyskiwanie utraconych przez kolej pasażerów. Od udostępnionej dla pasażerów oferty przewozowej, rozumianej nie tylko jako liczba połączeń i czas przejazdu, ale również dostępność do połączeń kolejowych, taryfa opłat oraz stan taboru zależy przyszły popyt na przewozy kolejowe.

Najważniejszymi etapami prac nad prognozami przewozów pasażerskich były:

- identyfikacja powiatów obsługiwanych połączeniami międzywojewódzkimi (realizowanymi zarówno w ramach służby publicznej, jak i na własne ryzyko przewoźnika);
- zdefiniowanie kształtu modelu prognostycznego (wybrano model wskaźnikowy biorący pod uwagę czynniki takie jak rozwój gospodarczy, zmiany demograficzne, zmiany oferty przewozowej rozumianej jako liczbę połączeń i czas podróży);
- zebranie danych społeczno-gospodarczych dotyczących: liczby ludności obecnie oraz w poszczególnych horyzontach czasowych (w podziale na kategorie wiekowe), produktu krajowego brutto obecnie oraz przewidywanego;
- zebranie danych o prognozowanej liczbie ludności dla całego kraju na szczeblu powiatów dla okresu 2015-2025;
- zebranie danych o przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych;

²⁶ w Planie przedstawiono wyłącznie wyniki analiz prognostycznych w zakresie popytu na międzywojewódzkie i międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie. Zmiany poszczególnych cech społeczno-gospodarczych wykorzystanych w prognozach i mających związek z kolejowymi przewozami pasażerskimi (rozwoju PKB, poziomu bezrobocia, zmian w strukturze zatrudnienia, demografii, sieci osadniczej, migracji ludności, przemieszczeń ludności związanych z dojazdami do pracy) zidentyfikowano na podstawie danych Ministerstwa Finansów, Ministerstwa Rozwoju, Głównego Urzędu Statystycznego oraz Polskiej Akademii Nauk.

- zebranie danych dotyczących oferty przewozowej w transporcie kolejowym w zakresie połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych. Zgromadzona baza danych obejmuje swoim zakresem: liczbę połączeń, średnie czasy przejazdu w danej relacji;
- przetworzenie danych o sprzedaży biletów w celu uzyskania bazy danych o przemieszczeniach pasażerów w transporcie kolejowym w przewozach międzywojewódzkich (również kwalifikowanych) oraz międzynarodowych dla roku 2014; zebrana baza danych opiera się o dane handlowe przewoźnika obsługującego przewozy międzywojewódzkie (PKP Intercity S.A.);
- zebranie danych na temat punktów postojów handlowych pociągów międzywojewódzkich pod kątem oceny ich dostępności komunikacyjnej;
- identyfikacja obszarów wymagających poprawy w zakresie dostępnej oferty przewozowej;
- zdefiniowanie scenariuszy prognostycznych, poprzez zróżnicowanie oferty dostępnej dla pasażerów (obsługiwane linie kolejowe, liczba punktów handlowych, liczba połączeń, czas przejazdu);
- opracowanie wyników prognozy dla lat 2020 oraz 2025 z interpolacją dla lat pośrednich;
- określenie kierunków rozwoju oferty przewozowej w zakresie przewozów międzywojewódzkich dostępnej w ramach służby publicznej.

Zastosowany model prognostyczny nie bierze wprost pod uwagę wpływu zmiany cen biletów kolejowych na wielkość potoków pasażerskich. W klasycznym podejściu do modelowania zakłada się, że wpływ na podział międzygałęziowy pracy przewozowej pomiędzy poszczególne gałęzie transportu ma wzajemny stosunek kosztów podróży. Założono, że stosunek ten nie będzie ulegał znaczącym wahaniom, gdyż konkurencyjne dla kolei gałęzie transportu na bieżąco i w sposób elastyczny reagują na zmiany oferty transportu kolejowego.

Zmiany demograficzne założono na podstawie aktualnych na dzień tworzenia Planu prognoz demograficznych Głównego Urzędu Statystycznego. Poziom rozwoju gospodarczego przyjęto na podstawie "Wytycznych dotyczących założeń makroekonomicznych na potrzeby wieloletnich prognoz finansowych jednostek samorządu terytorialnego" udostępnianych przez Ministerstwo Finansów (październik 2015 r.). Czasy przejazdu pociągów dla roku bazowego modelu (2014) przyjęto na podstawie rozkładu jazdy pociągów obowiązującego na dzień 30 września 2015. Czasy jazdy pociągów dla horyzontów prognozy przyjęto na podstawie przewidywanego stanu infrastruktury kolejowej. Liczbę połączeń przyjęto na podstawie zakładanych scenariuszy rozwoju oferty przewozowej w zakresie połączeń międzywojewódzkich.

Przyjęto **trzy scenariusze prognozy**: naturalny, podstawowy, pożądany.

Scenariusz naturalny bazuje na planowanej do realizacji ofercie przewozowej na rozkład jazdy 2015/2016. Scenariusze podstawowy i pożądany zakładają pewne korekty siatki połączeń. Podczas opracowywania scenariuszy kierowano się następującymi przesłankami:

- na liniach kolejowych planowanych do obsługi, minimalny poziom oferty przewozowej przyjęto jako 2 pary połączeń codziennych. Poziom ten uznaje się za konieczny do zaistnienia tej oferty w świadomości mieszkańców oraz dający możliwość podstawowego wyboru pory podróży; pożądane jest funkcjonowanie oferty na poziomie co najmniej 4 par pociągów codziennych, w celu umożliwienia większej elastyczności w doborze pory podróży;
- przyjęto, że obszary obecnie nie obsługiwane przez połączenia międzywojewódzkie, a gdzie liczba czy gęstość ludności jest zbliżona lub większa niż na obszarach obecnie obsługiwanych tymi połączeniami, powinny zostać uwzględnione w sieci połączeń przynajmniej z minimalnym poziomem oferty przewozowej; powinno dążyć się do minimalizacji wykluczenia niektórych obszarów pod względem obsługi przez połączenia międzywojewódzkie, zwłaszcza tam, gdzie istnieje odpowiedniej jakości infrastruktura kolejowa, w dalszej kolejności tam, gdzie infrastruktura kolejowa ma potencjał do zwiększenia jej jakości;

- przyjęto, że dodatkowe połączenia kolejowe należy uruchamiać tam, gdzie funkcjonuje rozbudowana oferta (publiczna lub komercyjna) dalekobieżnego transportu autobusowego²⁷ wskazująca na popyt na ten rodzaj przewozów;
- brano pod uwagę główne kierunki przemieszczeń osób w transporcie indywidualnym²⁸ zakładając, że tam, gdzie istnieją potoki samochodów osobowych, świadczy to o popycie na transport i jest możliwość przejęcia części z nich przez transport kolejowy;
- dla scenariusza podstawowego przyjęto, że musi być on możliwy do realizacji w ramach dofinansowania przewozów na poziomie zbliżonym do obecnego, w ramach scenariusza pożądanego założono możliwe zwiększenie poziomu dofinansowania. Należy zauważyć, że początkowe zwiększenie dofinansowania może w rezultacie skutkować zmniejszeniem deficytu przewozów z uwagi na zwiększenie się liczby podróży.

W **scenariuszu naturalnym** przyjęto, że oferta przewozowa w zakresie przewozów międzywojewódzkich pozostanie na poziomie liczby połączeń z rozkładu jazdy 2015/2016. Oferta zmieni się jedynie ze względu na stan infrastruktury (poprawa stanu technicznego linii kolejowych, rewitalizacja obiektów dworcowych) oraz stanu taboru. Zmiana liczby pasażerów będzie wynikała jedynie z „naturalnych” zjawisk, takich jak zmiany demograficzne i rozwój gospodarczy.

W **scenariuszu podstawowym** przyjęto, że oferta przewozowa w zakresie przewozów międzywojewódzkich zostanie zmodyfikowana, poprzez uzupełnienie siatki połączeń o najważniejsze brakujące połączenia, biorąc pod uwagę wymienione przesłanki dotyczące demografii oraz występujących obecnie potoków samochodów osobowych i oferty transportu autobusowego. Brano pod uwagę przede wszystkim połączenia pomiędzy dużymi miastami²⁹ z obsługą możliwie dużej liczby miast średnich³⁰.

Oprócz tego oferta przewozowa zmieni się ze względu na poprawę stanu infrastruktury (poprawa stanu technicznego linii kolejowych, rewitalizacja obiektów dworcowych według aktualnie obowiązujących planów inwestycyjnych) oraz stanu taboru (plany przewoźnika).

Ograniczeniem scenariusza podstawowego jest to, że dodatkowe połączenia zaplanowano tylko tam, gdzie istnieje lub będzie istnieć w przewidzianej aktualnymi planami inwestycyjnymi przyszłości, odpowiedniej jakości infrastruktura kolejowa. Zaplanowana sieć przewozów zakłada obecnie przewidziany poziom rekompensaty dla przewoźnika, a zwiększenie (w stosunku do rozkładu jazdy 2015/2016) pracy eksploatacyjnej założono w ramach tej rekompensaty.

W **scenariuszu pożądanym** przyjęto, że oferta przewozowa powinna być rozszerzona ponad scenariusz podstawowy w sposób zapewniający obsługę jak największej liczby ludności. Nowe, dodatkowe, trasy zostały dobrane tak, aby obsługiwana była większość powiatów, które posiadają sieć kolejową przebiegającą przez obszary o odpowiednim potencjale demograficznym, przez co rozumie się dodatkową obsługę możliwie dużej liczby miast średnich, również przez połączenia dedykowane tym miastom (na poziomie minimum 2 par połączeń codziennych). Założono też, że pewne istotne z punktu widzenia spójności sieci kolejowej odcinki linii, na których zaplanowano przewozy, zostaną przywrócone do odpowiedniego stanu technicznego w ramach działań własnych zarządcy infrastruktury.

Zakłada się możliwość tymczasowego zwiększenia rekompensaty dla przewoźnika w początkowym okresie funkcjonowania tej oferty, która zmniejszy się wraz ze wzrostem liczby korzystających z usług kolei.

Zakładany poziom oferty przewozowej dofinansowywanej przez Ministra wyrażonej pracą eksploatacyjną przedstawiono w tabelach 3 i 4. Dla roku 2016 podano rzeczywisty (zakładany) poziom przewozów wynikający z realizacji rozkładu jazdy pociągów 2015/16. Dla kolejnych lat uwzględnia się proponowane scenariusze rozwoju oferty przewozowej. Dla scenariusza pożądanego przyjęto dobową sumę pociągokilometrów dla zakładanej oferty z przelicznikiem 350 dni odnośnie wartości rocznej. Dla scenariusza

²⁷ Analizy siatki połączeń autobusowych dokonano na podstawie ogólnodostępnych w sieci Internet rozkładów jazdy przewoźników autobusowych.

²⁸ Analizowano model ruchu GDDKiA z 2005 roku skorygowany o wyniki pomiarów GPR 2010.

²⁹ miasto duże według GUS to miasto posiadające 100 tys. lub więcej mieszkańców

³⁰ miasto średnie według GUS to miasto posiadające od 20 do 100 tys. mieszkańców

podstawowego przyjęto dobową sumę pociągokilometrów dla zakładanej w tym scenariuszu oferty z przelicznikiem 310 – 350, w zależności od relacji pociągu. Prognozowana praca eksploatacyjna obejmuje wszystkie pociągi kursujące w relacji Warszawa – Łódź (część z nich nie obyła dotychczas objęta Planem).

Dla przewozów międzynarodowych nie rozróżnia się poziomu przewozów dla scenariusza podstawowego i pożądanego. Realizacja tych przewozów wynika w dużej mierze z polityki zagranicznej Państwa, dlatego zaproponowano w sposób ogólny kształt tej oferty, a jej poziom przyjęto jako zbliżony do poprzedniej wersji Planu.

Tabela 3

Prognozowana praca eksploatacyjna w zakresie przewozów międzywojewódzkich [mln pockm / rok]

[mln pockm / rok]	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Scenariusz naturalny	37,31	37,31	37,31	37,31	37,31	37,31	37,31	37,31	37,31	37,31
Scenariusz podstawowy	37,31	38,84	40,38	41,91	43,45	43,45	43,45	43,45	43,45	43,45
Scenariusz pożądaný	37,31	41,35	45,39	49,44	53,48	53,48	53,48	53,48	53,48	53,48

Tabela 4

Prognozowana praca eksploatacyjna w zakresie przewozów międzynarodowych [mln pockm / rok]

[mln pockm / rok]	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Scenariusz naturalny	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
Scenariusz podstawowy	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04
Scenariusz pożądaný	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04	3,04

Prognozowaną liczbę pasażerów korzystających z oferty dofinansowanej przez Ministra w zależności od scenariusza przedstawiono w tabelach 5 i 6.

Tabela 5

Prognozowana liczba pasażerów w przewozach międzywojewódzkich [mln pas / rok]

[mln pas / rok]	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Scenariusz naturalny	21,2	21,8	22,5	23,1	23,7	24,3	24,9	25,5	26,1	26,7
Scenariusz podstawowy	21,7	22,9	24,1	25,2	26,4	28,0	29,5	31,1	32,7	34,2
Scenariusz pożądaný	22,5	24,5	26,5	28,5	30,5	32,3	34,0	35,8	37,6	39,4

Tabela 6

Prognozowana liczba pasażerów w przewozach międzynarodowych [mln pas / rok]

[mln pas / rok]	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Scenariusz naturalny	0,51	0,53	0,54	0,56	0,57	0,59	0,60	0,61	0,63	0,64
Scenariusz podstawowy	0,51	0,65	0,79	0,93	1,07	1,10	1,12	1,15	1,18	1,20
Scenariusz pożądaný	0,51	0,65	0,79	0,93	1,07	1,10	1,12	1,15	1,18	1,20

Wykres potoków pasażerskich na sieci kolejowej w przewozach międzywojewódzkich dla scenariusza podstawowego i pożądanego przedstawiają rysunki 26 i 27. Scenariusz naturalny jest scenariuszem teoretycznym, mającym na celu porównanie wartości ogólnych, toteż pominięto jego ilustrację graficzną.

Rysunek 26

Potoki pasażerskie w codziennych przewozach międzywojewódzkich w roku 2025, scenariusz podstawowy [pas/doba]



Źródło: opracowanie własne

**Potoki pasażerskie w codziennych przewozach międzywojewódzkich
w roku 2025, scenariusz pożądany [pas/doba]**



Źródło: opracowanie własne

Połączenia realizowane na zlecenie Ministra nie powinny być na poziomie niższym niż wynika to z prognozy dla wariantu naturalnego. Ze względu na rolę połączeń międzywojewódzkich dla funkcjonowania społeczeństwa oraz politykę zrównoważonego rozwoju pożądany stanem jest uruchomienia pociągów według scenariusza pożądanego. Planowaną sieć połączeń wraz z charakterystyką ilościową dla poszczególnych scenariuszy przedstawiono w punkcie 3.8.

3.8. Planowana docelowa sieć kolejowych pasażerskich przewozów międzynarodowych i międzywojewódzkich objętych Planem

Połączenia w ramach planowanej sieci połączeń kolejowych dofinansowanych przez Ministra podzielono na trzy kategorie:

- połączenia międzywojewódzkie codzienne (rozumiane jako pociągi kursujące średnio co najmniej 6 dni w tygodniu), stanowiące trzon oferty przewozowej w tym segmencie. Należy przyjąć, że poziom minimalny oferty będzie zapewniał:

- **bezpośrednie** pociągi (nie mniej niż 2 pary w dobie) pomiędzy Warszawą, a pozostałymi miastami wojewódzkimi;
 - **bezpośrednie** pociągi pomiędzy jak największą liczbą miast wojewódzkich;
 - dążenie do uzyskania **bezpośrednich** pociągów (nie mniej niż 1 para w dobie) w połączeniach pomiędzy Warszawą (lub innymi miastami wojewódzkimi, w zależności od istniejących ciężarów gospodarczych i właściwości organizatorów), a obszarami o najniższej dostępności transportowej, określonymi w *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie*;
- połączenia międzywojewódzkie sezonowe, stanowiące uzupełnienie oferty przewozowej w zakresie dowozu do ośrodków turystycznych w okresie sezonu turystycznego, przy czym poziom minimalny oferty będzie zapewniał dążenie do uzyskania **bezpośrednich** pociągów (nie mniej niż 1 para w dobie w sezonie) w połączeniach z miastami uzdrowiskowymi i rekreacyjnymi;
 - połączenia międzynarodowe.

Połączenia międzywojewódzkie codzienne planowano w oparciu o następujące ogólne przesłanki:

- zapewnienie połączeń dla jak największej liczby powiatów w kraju, przy zachowaniu zasady zapewnienia co najmniej 2 połączeń codziennych w ciągu doby z każdego obsługiwane punktu handlowego; obsługiwane linie kolejowe zróżnicowano scenariuszami, co opisano w punkcie 3.7.;
- planowanie miejsc postojów handlowych w oparciu o potencjał demograficzny oraz ich dostępność przestrzenną; zakłada się obsługę jak największej liczby miast dużych oraz średnich, liczba obsługiwanych powiatów jest zróżnicowana scenariuszami, co opisano w punkcie 3.7.;
- minimalizacji dodatkowej pracy eksploatacyjnej potrzebnej do osiągnięcia odpowiedniego poziomu oferty (spełnienie przesłanek branych pod uwagę w scenariuszach); w scenariuszu podstawowym przewidziano kwotę rekompensaty zbliżoną do obecnej, w scenariuszu pożądanym przewidziano tymczasowe zwiększenie finansowania, do czasu odnotowania efektu w postaci zmniejszenia deficytu w związku ze zwiększoną liczbą pasażerów;
- zapewnienie częstych i bezpośrednich połączeń w relacjach, w których duże³¹ potoki pasażerskie występują już obecnie (szczególnie pomiędzy miastami wojewódzkimi dla sąsiadujących ze sobą województw), na poziomie nie mniejszym niż przewidziano to w rjp 2015/16;
- wprowadzenie połączeń kolejowych w relacjach obsługiwanych głównie przez transport autobusowy, a w których istnieje możliwość obsługi przez transport kolejowy, przy zapewnieniu rozsądnych parametrów tej oferty (czas przejazdu wynikający ze stanu infrastruktury);
- wprowadzenie dla poszczególnych linii komunikacyjnych częstotliwości kursowania umożliwiające utworzenie równoodstępowego rozkładu jazdy; podstawowym modułem liczby połączeń w ciągu doby jest 4 (kursowania pociągów co 4 godziny w ciągu dnia) bądź jej dzielniki (2) lub wielokrotności (8, 16). W szczególnych przypadkach uwzględniano wydłużone pory kursowania pociągów zwiększając liczbę połączeń z 4 do 5 lub z 8 do 10.

Na rysunku 28 przedstawiono planowaną do roku 2025 sieć codziennych połączeń międzywojewódzkich (scenariusz podstawowy). Kolorami pokazano planowane natężenie ruchu pociągów dofinansowanych przez Ministra. Dodatkowymi odcinkami, względem obsługiwanych według rozkładu jazdy pociągów 2014/15 (stan na 30.09.2015 r.) są: Zamość – Hrubieszów, Wrocław – Zgorzelec, Tarnobrzeg – Dębica, Wrocław – Kłodzko – Kudowa (całorocznie), Tarnów – Krynica (całorocznie), Stróże - Jasło (dotychczas brak), Warszawa – Radom (po modernizacji linii), Jelenia Góra – Szklarska Poręba (całorocznie), Piła – Krzyż (przewidziano od rozkładu jazdy 2015/16), Zielona Góra – Kostrzyn – Szczecin (przewidziano od rozkładu jazdy 2015/16), Bielsko Biała – Żywiec (obecnie brak), Łódź Widzew – Łódź Fabryczna, Gorzów Wielkopolski – Zbąszynek (obecnie brak).

Rysunek 28

Planowana sieć codziennych połączeń międzywojewódzkich, scenariusz podstawowy, rok 2020-2025

³¹ Rozważane relacje porządkowano według średniodobowych potoków pasażerów.



Źródło: opracowanie własne

Największe natężenie ruchu planuje się na ciągach komunikacyjnych: Szczecin – Poznań – Wrocław – Katowice – Kraków – Tarnów, Gdynia – Gdańsk – Bydgoszcz – Toruń – Kutno – Warszawa – Lublin oraz Warszawa – Skierniewice – Łódź / Częstochowa.

Planowane dodatkowe punkty postojów handlowych ustalono na podstawie przestanek wymienionych na początku niniejszego punktu. Dodatkowymi punktami postojów handlowych dla codziennych pociągów międzywojewódzkich (względem rozkładu jazdy 2014/15) planowanymi do obsługi są (w kolejności alfabetycznej): Błachownia, Bolesławiec, Chojna, Chojnów, Duszniki Zdrój, Gorlice Zagórzany, Gryfino, Hrubieszów Miasto, Kamieniec Żąbkowicki, Kąty Wrocławskie, Kłodzko Miasto, Kolumna, Kostrzyn, Kudowa Zdrój, Legnica, Leżajsk, Lubin Górniczy, Łódź Fabryczna, Mielec, Mieszkowice, Międzyrzecz, Nisko, Nowa Sarzyna, Orzesze Jaśkowice, Ostrowiec Świętokrzyski, Otwock, Ożarów Cementownia, Ozimek, Ozorków, Piaseczno, Polanica Zdrój, Rudnik nad Sanem, Sandomierz, Skwierzyna, Środa Śląska, Starachowice, Strzelin, Szydłowiec, Trzcianka, Tuchów, Warka, Węgliniec, Werbkowice, Warszawa Służewiec, Wilkowice Bystra, Wołomin, Zgorzelec, Zgorzelec Miasto, Żywiec.

Na rysunku 29 przedstawiono planowaną do roku 2025 sieć codziennych połączeń międzywojewódzkich (scenariusz pożądany). Kolorami pokazano planowane natężenie ruchu pociągów dofinansowanych przez Ministra. Dodatkowymi odcinkami planowanymi do obsługi, względem scenariusza podstawowego, są: Piła – Chojnice – Tczew, Szczecinek – Chojnice – Grudziądz – Brodnica – Działdowo, Łapy – Ostrołęka – Szczytno, Białystok – Czeremcha – Siedlce, Łuków – Lublin, Tomaszów Mazowiecki – Radom, Głogów – Leszno – Ostrów Wielkopolski, Legnica – Jaworzyna Śląska – Kamieniec Żąbkowicki – Kędzierzyn Koźle, Bielsko Biała –

**Planowana sieć codziennych połączeń międzywojewódzkich, scenariusz
pożądany, rok 2020-2025**



Źródło: opracowanie własne

Planowane dodatkowe punkty postojów handlowych ustalono na podstawie przesłanek wymienionych na początku niniejszego punktu. Dodatkowymi punktami postojów handlowych dla codziennych pociągów międzywojewódzkich (względem scenariusza podstawowego) planowanymi do obsługi są (w kolejności alfabetycznej): Babiak, Bielsk Podlaski, Brodnica, Bystrzyca k. Lublina, Chojnice, Chorzele, Cieszyn, Czarne, Czeremcha, Czersk, Człuchów, Drzewica, Dzierżoniów Śląski, Głogówek, Goeszów, Gostynin, Grudziądz, Gryfice, Gryfów Śląski, Iłowa Żagańska, Jawor, Kalisz Pomorski, Kobylin, Krobia, Krotoszyn, Krzepice, Lidzbark Miasto, Lubartów, Mordy Miasto, Nowogard, Nowogard Bobrzański, Nysa, Ostrołęka, Otmuchów, Paczków, Parczew, Platerów, Piotrków Kujawski, Płock, Prudnik, Przysucha, Recz Pomorski, Ryteł, Siemiatycze, Skoczów, Sokoły, Starogard Gdański, Strzegom, Śniadowo, Świdnica Miasto, Szczytno, Trzebiatów, Tuchola, Ustroń Polana, Ustroń Zdrój, Wałcz, Wielbark, Wieluń, Wieruszów, Wierzchucin, Wisła Głębcze, Wisła Uzdrowisko, Witnica, Wschowa, Ząbkowice Śląskie, Zblewo, Złotów, Żary.

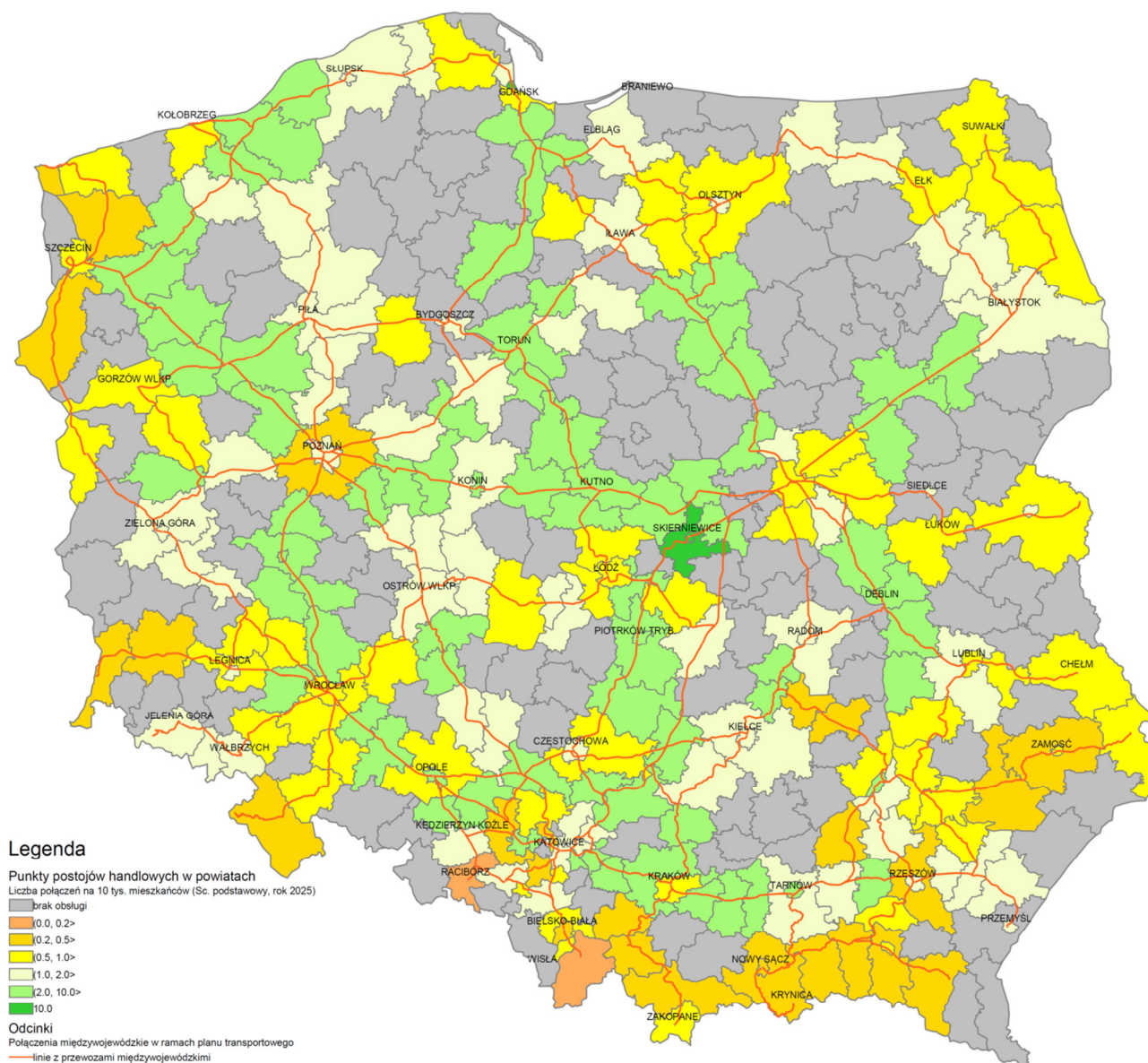
Minister może zdecydować o rozszerzeniu planowanej sieci przewozów, sieć ta od roku 2020 nie powinna być gorsza niż wskazana w scenariuszu podstawowym. W latach 2016-2019 oferta przewozowa w zakresie

przewozów międzywojewódzkich powinna być nie gorsza (liczba połączeń na poszczególnych odcinkach, liczba obsługiwanych punktów handlowych) niż dostępna według rozkładu jazdy pociągów 2015/16.

Według rozkładu jazdy 2014/15 codziennymi połączeniami międzywojewódzkimi było obsługiwanych 62% ogółu powiatów w kraju. Zakłada się, że w latach 2020-2025, w scenariuszu podstawowym wskaźnik ten będzie wynosił co najmniej 66%, natomiast w scenariuszu pożądanym co najmniej 76% wszystkich powiatów. Należy zauważyć, że poszczególne powiaty nie będą obsługiwane w takim samym stopniu. W celu porównania obsługi poszczególnych powiatów przedstawiono mapy prezentujące liczbę połączeń przypadających na 10 tysięcy mieszkańców danego powiatu (dla scenariusza podstawowego – rysunek 30, dla scenariusza pożądanego – rysunek 31).

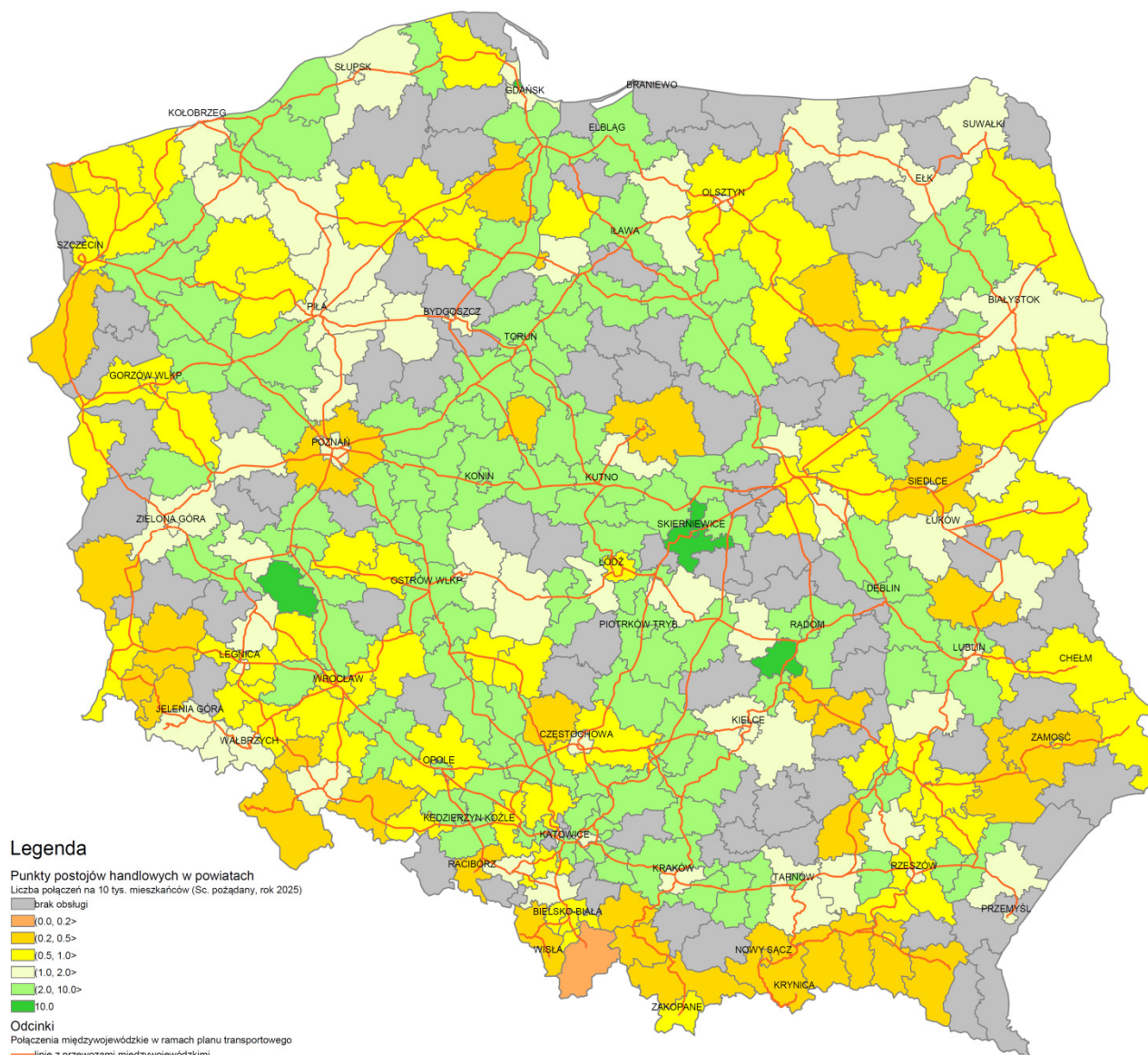
Rysunek 30

Liczba codziennych połączeń międzywojewódzkich na 10 tys. osób, scenariusz podstawowy, rok 2020-2025



Źródło: opracowanie własne

**Liczba codziennych połączeń międzywojewódzkich na 10 tys. osób,
scenariusz pożądany, rok 2020-2025**



Źródło: opracowanie własne

W uzasadnionych przypadkach, wynikających w szczególności z prac modernizacyjnych i rewitalizacyjnych prowadzonych na liniach kolejowych, powinna istnieć możliwość tymczasowej zmiany tras lub liczby kursujących pociągów. Zmiana ta powinna w najmniejszym możliwym stopniu ingerować w sieć połączeń, a jej zakres wynikać powinien jedynie z utrudnień wynikających z danej okolicy. Minister powinien ponadto monitorować stan linii kolejowych objętych niniejszym Planem i w przypadkach zagrażających realizacji Planu podejmować interwencje względem zarządcy infrastruktury i operatora przewozów.

Odrębną kategorię połączeń stanowią **połączenia międzywojewódzkie sezonowe**, wykonywane do miejscowości turystycznych, istotne ze względu na zwiększone przemieszczenia ludności w okresie trwania sezonu turystycznego. W Polsce można wyróżnić dwa podstawowe sezony turystyczne: zimowy (styczeń – luty) oraz letni (lipiec – sierpień). Równie ważne dla przewozów turystycznych są okresy przed i po sezonie letnim (maj, czerwiec, wrzesień) charakteryzujące się dobrymi warunkami atmosferycznymi. Ponadto zwiększone zapotrzebowanie na przewozy w rejonu atrakcyjne turystycznie występuje w tzw. długie weekendy oraz w czasie przerw świątecznych i okresu noworocznego.

Połączenia sezonowe powinny kształtować się w oparciu na następujące ogólne zasady:

- uruchamiania połączeń sezonowych przede wszystkim jako przedłużenia relacji kursujących całodziennych pociągów międzywojewódzkich, w uzasadnionych przypadkach jako dodatkowe pociągi;
- uruchamianie dodatkowych grup wagonów bezpośrednich w celu zapewnienia możliwości bezpośredniego dojazdu do miejscowości turystycznych z jak największego obszaru kraju;
- kształtowanie siatki połączeń sezonowych dostosowanej do terminów ferii zimowych w poszczególnych województwach;
- możliwe uruchomienie wspólnej oferty skorelowanej z połączeniami regionalnymi, umożliwiającymi dojazd z przesiadką, z możliwym dofinansowaniem Ministra, pod warunkiem honorowania biletów na pociągi międzywojewódzkie w pociągach regionalnych w ramach tej oferty.

Dla sieci połączeń sezonowych nie definiuje się liczby połączeń. Rekomenduje się jednak kursowanie w ścisłym sezonie turystycznym, kursowanie minimum jednej pary połączeń codziennie. Połączenia sezonowe należy rozpatrywać jako dodatkowe ponad ofertę rozumianą jako międzywojewódzkie połączenia codzienne.

Dla przewozów sezonowych punkty postojów handlowych powinien określać operator działając w porozumieniu z Ministrem i kierując się lokalnymi warunkami oraz zapotrzebowaniem zgłaszanym przez pasażerów.

Minister ma prawo do uruchomienia sezonowych połączeń międzywojewódzkich na dodatkowych odcinkach, według istniejącego zapotrzebowania, pojawiającego się na przykład na skutek organizacji imprez masowych.

Siatkę **połączeń międzynarodowych** należy kształtować w oparciu o następujące podstawowe założenia:

- zapewnienie połączenia stolicy kraju – Warszawy ze stolicami krajów sąsiadujących z Polską. Do połączeń takich należą połączenia do: Berlina, Pragi, Bratysławy, Kijowa, Mińska, Moskwy oraz Wilna.
- zapewnienie połączeń innych ważnych ośrodków miejskich z powiązanymi z nimi ośrodkami zagranicznymi. W ramach tej grupy połączeń należy uwzględnić relacje: Gdynia – Kaliningrad, Gdynia – Berlin, Szczecin – Berlin, Gorzów – Berlin, Wrocław – Praga, Kraków – Lwów, Warszawa – Grodno.

W poszczególnych relacjach zakłada się kursowanie co najmniej jednej pary pociągów bezpośrednich dziennie lub połączeń z korzystnymi skomunikowaniami.

Skomunikowania wewnątrzgałęziowe. Ze względu na to, że nie jest możliwe objęcie przewozami międzywojewódzkimi całej sieci kolejowej, niektóre odcinki tej sieci należy włączyć do przewozów międzywojewódzkich pośrednio poprzez ich skomunikowanie z pociągami uruchamianymi przez władze na szczeblu województw. Ze względu na hierarchiczny układ systemu planowania publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym, organizatorzy szczebla samorządowego powinni skomunikować swoją ofertę z pociągami zamawianymi przez Ministra. Zintegrowana w taki sposób propozycja przewozowa w przyszłości umożliwi pełniejsze wykorzystanie przez pasażerów rozwiązania w postaci zakupu jednego biletu na całą trasę przejazdu, bez względu na liczbę operatorów, którzy wykonają przewóz. Wykaz punktów skomunikowań wraz z ich kierunkami w danym punkcie przedstawiono w tabeli 7.

Wykaz punktów skomunikowań oparto na scenariuszu pożądanym przy określeniu sieci regionalnych połączeń uzupełniających uruchamianych przez władze szczebla wojewódzkiego. W przypadku jeżeli dany odcinek, który przewidziano do obsługi przez pociągi międzywojewódzkie w scenariuszu pożądanym, a nie przewidziano go w scenariuszu podstawowym, nie będzie obsługiwany przez połączenia międzywojewódzkie, należy go włączyć w sieć regionalnych połączeń uzupełniających z przyjęciem skomunikowań w najbliższych węzłach komunikacyjnych obsługiwanych przez przewozy międzywojewódzkie.

Ponadto określono pozostałe skomunikowania z pociągami regionalnymi, dla kierunków, na których funkcjonują połączenia międzywojewódzkie.

Warunki jakie muszą spełniać skomunikowania są następujące:

- czas na przesiadkę powinien wynosić do 15 minut, nie może być jednak krótszy niż 5 minut. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się wydłużenie tego czasu w rozkładzie jazdy do 30 minut. W przeciwnym przypadku połączenie uznaje się za nieskomunikowane,

- skomunikowanie powinno być zaznaczone w rozkładzie jazdy i być gwarantowane do określonego czasu spóźnienia, o czym informacja powinna być zamieszczona w rozkładzie jazdy,
- organizator połączeń wojewódzkich oraz operator obsługujący te połączenia powinien współpracować z organizatorem przewozów międzywojewódzkich oraz przewoźnikiem obsługującym te połączenia w celu koordynacji rozkładów jazdy oraz wprowadzenia wspólnych ofert taryfowych i ustalania zasad ich finansowania,
- w przypadku korzystania ze skomunikowania określonego w ramach Planu i jednoczesnego braku wspólnej oferty taryfowej, pasażer powinien mieć możliwość zakupu biletu w pociągu bez dodatkowej opłaty.

Tabela 7

**Skomunikowania wewnętrzgałęziowe dla transportu kolejowego dla sieci
codziennych połączeń międzywojewódzkich**

L.p.	Węzeł komunikacyjny	Kierunki skomunikowań (do/z punktu)	Scenariusz
1	Białogard	Kołobrzeg, Słupsk	P, R
2	Bielsko Biała	Kalwaria Zebrzydowska L., Wadowice, Zwardoń	P, R
3	Bydgoszcz	Chojnice, Inowrocław, Kcynia , Piła, Tczew	P, R
4	Chojnice	Kościerzyna , Nakło nad Notecią	R
5	Czechowice Dziedzice	Oświęcim	P, R
6	Częstochowa	Lubliniec, Radomsko, Włoszczowa , Zawiercie	P, R
7	Dębica	Mielec	P, R
8	Dęblin	Lublin, Łuków , Radom	P, R
9	Działdowo	Olsztyn, Iława, Malbork, Brodnica	P, R
10	Elbląg	Braniewo, Frombork	P, R
11	Ełk	Białystok, Olsztyn p. Giżycko, Pisz	P, R
12	Gdańsk Główny	Bytów, Kościerzyna	P, R
13	Gdynia Główna	Hel, Kościerzyna , Słupsk	P, R
14	Głogów	Leszno, Żagań, Żary	P, R
15	Gniezno	Jarocin, Kcynia , Nakło nad Notecią, Września	P, R
16	Gorzów Wielkopolski	Zbąszynek	P, R
17	Grudziądz	Toruń	P, R
18	Iława	Działdowo, Malbork, Olsztyn, Toruń	P, R
19	Inowrocław	Bydgoszcz, Toruń, Zduńska Wola	P, R
20	Jabłonowo Pomorskie	Grudziądz, Brodnica	P, R
21	Jarocin	Krotoszyn, Leszno	P, R
22	Jarosław	Horyniec Zdrój	P, R
23	Jaworzyna Śląska	Świdnica, Legnica	P, R
24	Jelenia Góra	Lubań Śl., Szklarska Poręba, Zgorzelec	P, R
25	Kalwaria Zebrzyd. L.	Bielsko Biała, Wadowice	P, R
26	Katowice	Rybnik, Tychy, Bielsko Biała, Olkusz, Trzebinia, Tarnowskie Góry	P, R
27	Kamieniec Żąbkowicki	Dzierżoniów Śląski, Nysa	P, R
28	Kędzierzyn Koźle	Racibórz, Nysa	P, R
29	Kielce	Busko Zdrój, Włoszczowa, Tarnobrzeg	P, R
30	Kluczbork	Oleśnica, Opole	P, R
31	Kłodzko	Wałbrzych	P, R
32	Koluszki	Tomaszów Mazowiecki, Piotrków Trybunalski, Skierniewice	P, R

L.p.	Węzeł komunikacyjny	Kierunki skomunikowań (do/z punktu)	Scenariusz
33	Kołobrzeg	Koszalin	P, R
34	Kostrzyn	Gorzów Wielkopolski	P, R
35	Koszalin	Białogard, Kołobrzeg, Mielno,	P, R
36	Kraków Główny	Tarnów, Trzebinia, Zakopane,	P, R
37	Krotoszyn	Jarocin, Wolsztyn	P, R
38	Krzyż	Gorzów Wielkopolski, Piła	P, R
39	Kutno	Kłodawa, Łowicz, Łódź, Płock, Sierpc	P, R
40	Laskowice Pomorskie	Grudziądz, Chojnice	P, R
41	Legnica	Głogów, Jaworzyna Śląska, Żary	P, R
42	Leszno	Głogów, Jarocin , Krotoszyn, Wolsztyn	P, R
43	Lębork	Łeba	P, R
44	Lublin	Chełm, Zamość, Stalowa Wola, Lubartów	P, R
45	Lubliniec	Kluczbork, Tarnowskie Góry	P, R
46	Łowicz Główny	Łódź, Skierniewice	P, R
47	Łódź Kaliska	Kutno, Łowicz , Sieradz	P, R
48	Łuków	Dęblin	P, R
49	Malbork	Elbląg, Kwidzyn	P, R
50	Małkinia	Tłuszcz	P, R
51	Międzyrzecz	Międzychód, Szamotuły, Rzepin	R
52	Nakło nad Notecią	Chojnice, Gniezno	P, R
53	Nasielsk	Sierpc	P, R
54	Nysa	Głuchołazy, Kędzierzyn Koźle, Opole	R
55	Oleśnica	Kluczbork	P, R
56	Olsztyn Główny	Braniewo , Giżycko, Mikołajki, Szczytno	P, R
57	Opole Główne	Kluczbork , Lubliniec, Nysa	P, R
58	Ostrołęka	Tłuszcz	R
59	Ostrów Wielkopolski	Leszno, Poznań, Kluczbork	P, R
60	Pilawa	Dęblin	P, R
61	Piła Główna	Chojnice, Kalisz Pomorski, Krzyż, Nakło n. Notecią, Stargard Szczeciński	P, R
62	Płock	Sierpc	R
63	Poznań Główny	Piła, Konin, Jarocin, Leszno, Gniezno, Wągrowiec, Wolsztyn, Międzychód	P, R
64	Prabuty	Kwidzyn	P, R
65	Pszczyna	Rybnik , Żory	P, R
66	Radom	Dęblin, Łódź, Skarżysko Kam., Tomaszów Maz.	P, R
67	Rejowiec	Zamość	P, R
68	Rogoźno Wlkp.	Kcynia	P, R
69	Rybnik	Pszczyna , Wodzisław Śląski, Żory	P, R
70	Rzeszów Główny	Przemyśl, Tarnów, Jasło, Stalowa Wola,	P, R
71	Sędziszów	Katowice p. Olkusz	P, R
72	Siedlce	Czeremcha	P, R
73	Skarżysko-Kamienna	Kielce, Ostrowiec Świętokrzyski, Tomaszów Maz.	P, R
74	Skierniewice	Łowicz Główny	P, R
75	Słupsk	Szczecinek, Ustka	P, R
76	Stalowa Wola Rozw.	Lublin, Tarnobrzeg, Skarżysko Kamienna	P, R

L.p.	Węzeł komunikacyjny	Kierunki skomunikowań (do/z punktu)	Scenariusz
77	Stargard Szczeciński	Kalisz Pomorski, Piła	P, R
78	Szamotuły	Gorzów Wlkp., Międzychód, Międzyrzecz	P, R
79	Szczecin	Świnoujście, Kołobrzeg p. Goleniów, Gryfino	P, R
80	Szczecinek	Chojnice, Runowo Pom., Słupsk , Złocieniec	P, R
81	Tarnobrzeg	Kielce , Mielec	P, R
82	Tarnów	Krynica	P, R
83	Tczew	Chojnice, Elbląg	P, R
84	Tłuszcz	Ostrołęka	P, R
85	Tomaszów Maz.	Opoczno, Skarżysko Kamienna	P, R
86	Toruń Główny	Grudziądz , Inowrocław, Sierpc , Włocławek	P, R
87	Trzebinia	Oświęcim	P, R
88	Wałbrzych	Kłodzko Gł.	P, R
89	Warszawa Wschodnia	Siedlce, Dęblin, Wołomin	P, R
90	Warszawa Zachodnia	Łowicz, Skierniewice, Radom	P, R
91	Węglińiec	Lubań Śl., Zielona Góra, Żary	P, R
92	Wrocław Główny	Głogów, Jelenia Góra, Kluczbork, , Kłodzko, Świdnica, Zgorzelec	P, R
93	Września	Gniezno, Jarocin	P, R
94	Zagórz	Krościenko, Łupków	P, R
95	Zamość	Bełżec, Hrubieszów	P, R
96	Zbąszynek	Gorzów Wielkopolski, Rzepin, Wolsztyn , Zielona Góra	P, R
97	Zebrzydowice	Cieszyn	P, R
98	Zielona Góra	Głogów, Węglińiec, Żary	P, R
99	Żywiec	Sucha Beskidzka, Zwardoń	P, R

Legenda:

P – scenariusz podstawowy

R – scenariusz pożądany

Pogrubioną czcionką określono kierunki skomunikowań określających sieć regionalnych połączeń uzupełniających ofertę połączeń międzywojewódzkich.

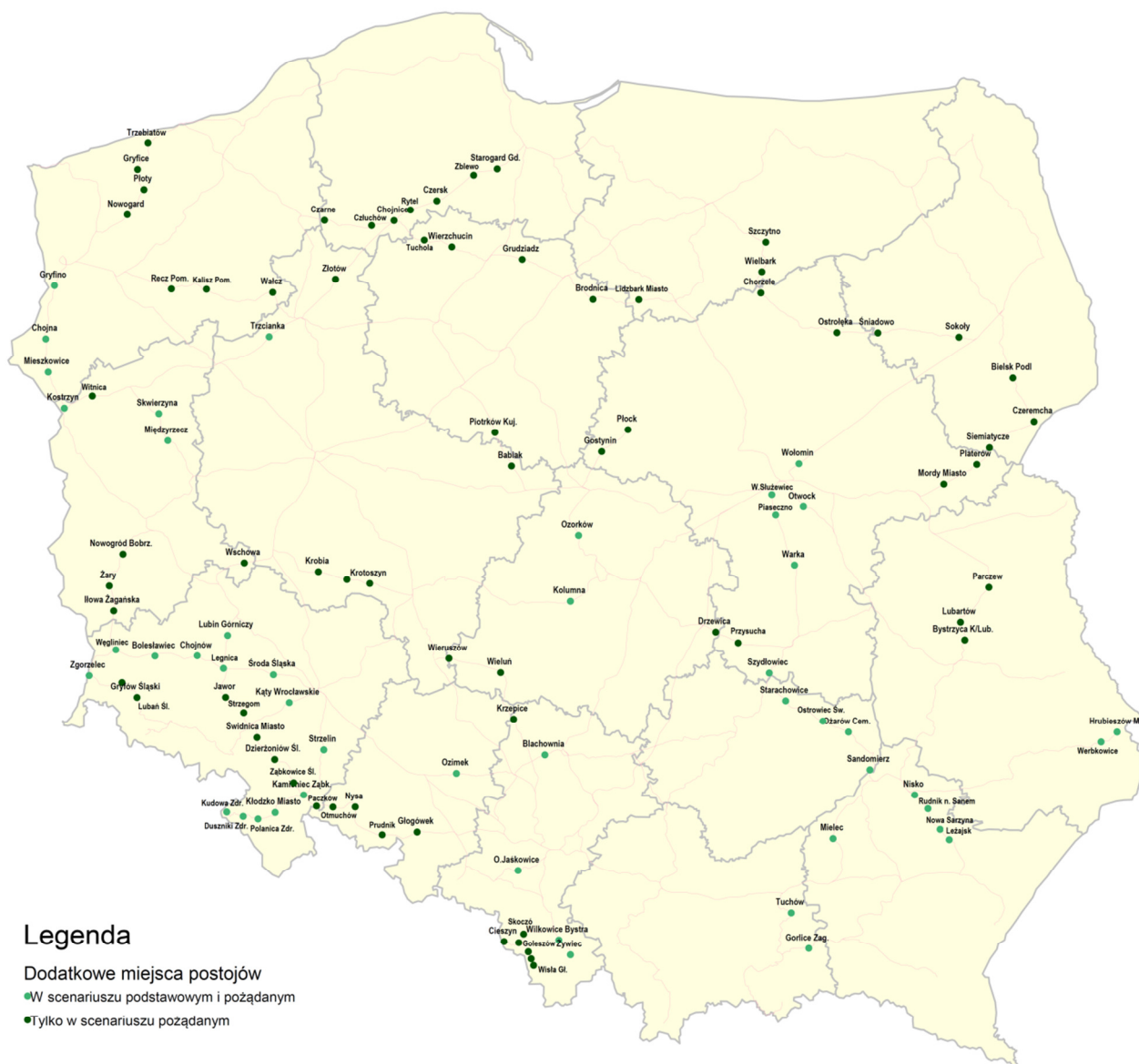
Pozostałe kierunki skomunikowań to te, w których funkcjonuje równolegle oferta połączeń międzywojewódzkich oraz może funkcjonować oferta połączeń regionalnych. Wszystkie powyższe kierunki skomunikowań są istotne z punktu widzenia powiązania oferty objętej Planem, z planami transportowymi na szczeblu wojewódzkim.

Określenie sieci skomunikowań umożliwi organizatorom transportu na niższych szczeblach powiązanie lokalnych planów transportowych z Planem krajowym. Oferta organizatorów szczebla samorządowego w transporcie kolejowym musi zostać dostosowana do zakresu obsługi świadczonej przez Ministra, co wynika z hierarchicznego układu planowania przewozów kolejowych w publicznym transporcie zbiorowym.

Skomunikowania z innymi środkami transportu. Skomunikowania międzygałęziowe są możliwe do realizacji w punktach postojów handlowych międzywojewódzkich (tabela 1). Określenie obligatoryjnych punktów postojów handlowych umożliwia powiązanie niniejszego Planu z planami przygotowywanymi na niższych szczeblach. Dodatkowe punkty wymieniono charakteryzując planowaną sieć połączeń międzywojewódzkich dla poszczególnych scenariuszy.

Punkty handlowe przewidziane dla zapewnienia skomunikowań z innymi środkami transportu dla poszczególnych scenariuszy (dodatkowo względem stanu na dzień 30 września 2015 r.), przedstawiono na rysunku 32.

Dodatkowe punkty postojów handlowych dla codziennych pociągów międzywojewódzkich przewidziane do możliwych skomunikowań międzygałęziowych według scenariuszy (względem stanu na 30 września 2015 r.)



Źródło: opracowanie własne

4. FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH W ZAKRESIE KOLEJOWYCH PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH

Zgodnie z obecnie obowiązującym stanem prawnym finansowanie publicznego transportu zbiorowego (art. 50–58 Ustawy PTZ) realizowanego w ramach użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

- pobieraniu opłat (wpływy ze sprzedaży biletów i innych opłat dodatkowych) w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego przez operatora, jeżeli z umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego wynika, że opłaty te pobiera operator lub pobiera je organizator przewozów; lub
- przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu:

- utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów,
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione, lub
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług przez operatora, w sytuacji, gdy obsługa linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej jest nierentowna – pomimo pobierania opłat z tytułu świadczonych usług, wysokość rekompensaty jest obliczana zgodnie z wytycznymi wskazanymi w załączniku do Rozporządzenia nr 1370/2007; lub
- udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

4.1. Finansowanie przewozów

Zgodnie z przepisami art. 55 ust. 1 Ustawy PTZ, operator realizujący usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w przewozach międzywojewódzkich otrzymuje rekompensatę w części, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt. 2 lit. c, tzn. rekompensatę z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług, w postaci dotacji z budżetu Państwa. Natomiast operator realizujący usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w przewozach międzynarodowych może otrzymać rekompensatę w części, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt. 2 lit. c, w postaci dotacji z budżetu Państwa, a zatem nie jest to zadanie obligatoryjne.

Art. 52 ust. 2 Ustawy PTZ stanowi, że w ramach udzielanej rekompensaty operatorowi przysługuje także rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia nr 1370/2007.

Aktualnie organizator przewozów objętych Planem – Minister związany jest umowami zawartymi z przewoźnikami kolejowymi, a mianowicie:

- *Umową ramową o świadczenie usług publicznych z PKP Intercity S.A. – przewozy międzywojewódzkie* – na okres do 25 lutego 2021 roku z możliwością przedłużenia o 5 lat. Na podstawie tej umowy zawierane są umowy roczne na uzgodniony rjp;
- *Umową roczną o świadczenie usług publicznych z PKP Intercity S.A. – przewozy międzynarodowe (dalekobieżne);*

Spełniają one wymagania wynikające z przepisów rozporządzenia nr 1370/2007. Wszystkie umowy o świadczenie usług publicznych zawierane przez Ministra uwzględniają postanowienia umożliwiające wypłatę rozsądnego zysku.

Rekompensata wypłacana przewoźnikowi kolejowemu na podstawie zawartych umów, stanowi różnicę pomiędzy rzeczywistymi kosztami wykonywania przewozów objętych umowami i faktycznie uzyskanymi przychodami z wykonywania tych przewozów i jest powiększana o rozsądny zysk, przy czym do kosztów wykonywania przewozów zalicza się koszty: dostępu do linii kolejowych, obsługi trakcyjnej, energii trakcyjnej, taboru kolejowego, utrzymania stacji zwrotnych, obsługi konduktorskiej, sprzedaży, ogólnozakładowe, zarządu, finansowe. Natomiast przychodami z realizacji zadania są przychody: ze sprzedaży biletów oraz pozostałych opłat, dotacja przedmiotowa ze środków budżetu Państwa, ze sprzedaży biletów z ulgami handlowymi, opłaty za wagony sypialne, ze sprzedaży uprawnień do ulgowych przejazdów podmiotom zewnętrznym, za wagony barowe, utracone przychody z tytułu ulg przejazdowych dla pracowników kolejowych, emerytów i rencistów kolejowych oraz finansowe.

W celu poprawy efektywności przewozów wykonywanych w ramach *Umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich*, w 2013 roku został wprowadzony mechanizm motywacyjny polegający na zmianie zasad wypłaty rozsądnego zysku. W aneksie nr 4 ustalono, iż wysokość stopy rozsądnego zysku w latach 2014-2015 będzie wynosić 3% w danym roku budżetowym i 2% rocznie w okresie 2016-2021. W sytuacji wypracowania przez spółkę PKP Intercity oszczędności skutkujących zmniejszeniem deficytu świadczonych usług tzw. część motywacyjna rozsądnego zysku na poziomie 2% będzie wypłacana operatorowi jako premia z tytułu poprawy efektywności

wykonywanej działalności przewozowej, jednakże nie przekroczy ona wysokości limitu rekompensaty. Warunkiem wypłaty tzw. dodatkowej części motywacyjnej rozsądnego zysku na poziomie 2% będzie potwierdzenie przez spółkę wzrostu ogólnej liczby pasażerów przewiezionych pociągami PKP Intercity o 2,5% w stosunku do roku poprzedniego.

Wysokość dotacji budżetowej przeznaczonej na dofinansowanie przewozów (łącznie dla pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych) określa corocznie ustawa budżetowa, a podziału tych środków na wydatki wynikające z poszczególnych umów, ostatecznie dokonuje Minister, na podstawie oszacowanego przez przewoźników kolejowych deficytu ofert objętych w danym roku dofinansowaniem w ramach poszczególnych umów. Zatem Minister dzieli środki finansowe przyznane mu w ramach rocznych limitów budżetowych przez Ministra Finansów.

W latach 2012 – 2015 z budżetu Państwa na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych przeznaczono łącznie środki zestawione w tabeli 8. Dotacja na wykonywanie usług przewozowych w tym okresie wyniosła łącznie 1 745 781,003 tys. zł., wobec czego była większa o 382 812,043 tys. zł. niż pierwotnie planowano. Kwota dotacji z tytułu honorowania przez przewoźników ulg ustawowych wyniosła 1 734 180,111 tys. zł, przy czym o 98 118,111 tys. zł. przekroczyła wartości zakładane na ten cel.

Tabela 8

**Dofinansowanie przewozów kolejowych – wydatki budżetu Państwa
w latach 2012–2015 [tys. zł]**

Zadanie	Lata			
	2012	2013	2014	2015
Krajowe pasażerskie przewozy kolejowe, w tym:	801 753,113	846 318,801	886 018,096	945 871,104
dotacja dla przewoźników kolejowych na pokrycie utraconych przychodów z tytułu obowiązujących ustawowych ulg taryfowych	430 799,820	437 107,556	418 285,584	447 987,151
dotacja na dofinansowanie kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych	370 953,293	409 211,245	467 732,512	497 883,953

Przewiduje się, że w kolejnych latach podstawowym źródłem finansowania przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych będą wpływy ze sprzedaży biletów i inne opłaty dodatkowe pobierane przez operatora za świadczone usługi oraz rekompensaty wypłacane operatorowi przez organizatora tych przewozów.

Podstawą do planowania wielkości subsydiowania przewozów międzywojewódzkich z budżetu Państwa są postanowienia uchwały Rady Ministrów nr 149/2013 z dnia 28 sierpnia 2013 r. zmieniającej uchwałę w sprawie finansowania międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich (nr 214/2010 z dnia 23 listopada 2010). Uchwała ta przewiduje, że Rada Ministrów przeznaczy na zapewnienie prawidłowego funkcjonowania międzywojewódzkich przewozów pasażerskich, wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, w okresie obowiązywania umowy w latach 2011–2021³² z budżetu Państwa, kwotę brutto 4 516 173,0 tys. zł (słownie: cztery miliardy pięćset szesnaście milionów sto siedemdziesiąt trzy tysiące zł), a wysokość planowanej rekompensaty na dany rok budżetowy zostanie określona w umowie rocznej na podstawie projektu ustawy budżetowej. Zgodnie z powołaną uchwałą, środki te zostaną przekazane w oparciu o umowę ramową dotyczącą świadczenia usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich.

Jednym z najważniejszych załączników do zawartej w dniu 25 lutego 2011 r. umowy ramowej z PKP Intercity SA jest *Plan finansowy na lata 2011–2020*, w którym określono wysokość dofinansowania w podziale na poszczególne lata w okresie obowiązywania umowy, czyli w okresie dziesięcioletnim. Planowane wydatki na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich w latach 2016 – 2023 mają być zgodne z tabelą 9.

³² Okres obowiązywania umowy trwa od 25 lutego 2011 r. do 28 lutego 2021 r.

Wydatki z budżetu Państwa (plan) na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich [tys. zł]

Lata								
2016 ¹⁾	2017 ¹⁾	2018 ¹⁾	2019	2020	2021	2022	2023	Razem
510 956,00	545 593,00	562 698,00	575 092,00	599 043,00	552 617,17	509 789,34	470 280,66	4 326 069,17

¹⁾ – dane wynikające z planów budżetu Państwa na trzy kolejne lata

Zapewnienie środków budżetowych na dofinansowanie przewozów międzynarodowych ma odmienny charakter. Zgodnie z obowiązującymi przepisami Ustawy PTZ (art. 55 ust. 2), dofinansowywanie przewozów międzynarodowych z budżetu Państwa nie jest obowiązkowe. W związku z tym Minister, jako organizator przewozów międzynarodowych, w pierwszej kolejności zobowiązany jest do zapewnienia w ramach limitu określonego corocznie w ustawie budżetowej łącznie na przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe, środków na obowiązkowe dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich. Skutkiem tego występuje wysokie ryzyko ograniczeń możliwej do objęcia umową o świadczenie usług publicznych oferty w zakresie przewozów międzynarodowych. Oznacza to, że planowanie wydatków na realizację tego zadania nie ma takiego samego poziomu dokładności, jaki jest możliwy w odniesieniu do przewozów międzywojewódzkich. W tej sytuacji, wydaje się konieczne zapewnienie wieloletniego finansowania przewozów międzynarodowych.

W tabeli 10, zaplanowano wydatki dla kolejnych lat okresu 2016-2023, przy czym wskazuje się na konieczność dążenia do uzyskania przedstawionego w tabeli poziomu finansowania. Ewentualne zwiększenie wydatków na dofinansowanie przewozów międzynarodowych, warunkowane jest przyznaniem limitem w ustawie budżetowej dla Ministra.

Tabela 10

Wydatki z budżetu Państwa (plan) na dofinansowanie przewozów międzynarodowych [tys. zł]

Lata								
2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Razem
27 000	11 000	20 869	96 091	101 981	92 074	88 041	76 573	522 989

W Planie przyjęto, że przedstawione powyżej założenia powinny umożliwić sfinansowanie co najmniej wariantu podstawowego, przy zastrzeżeniu, że zrealizowane zostaną inwestycje infrastrukturalne ujęte w *Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku* oraz taborowe określone w podpunkcie 4.2., co umożliwi poprawę poszczególnych elementów oferty Ministra, zachęcającą tym samym pasażerów do korzystania z niej w coraz większym stopniu.

4.2. Finansowanie wymiany i modernizacji taboru

Zakupów i modernizacji taboru przewoźnicy dokonują przede wszystkim z własnych środków. Mogą natomiast otrzymać wsparcie finansowe na zakupy lub modernizację taboru kolejowego z funduszy UE w ramach POIiŚ. Wsparcie unijne może być przekazywane w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, bądź pomocy o innym przeznaczeniu (np. pomocy regionalnej). Ponadto, finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może również polegać na udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej (stanowi wówczas element rekompensaty przekazywanej przewoźnikowi).

Jednym z beneficjentów środków finansowych w ramach POIiŚ jest spółka PKP Intercity S.A. Postanowienia *Uchwały nr 149/2013 Rady Ministrów z dnia 28 sierpnia 2013 roku zmieniającej uchwałę w sprawie finansowania międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich* stwierdzają, że środki finansowe z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013, przyznane na projekty dotyczące

zakupu i modernizacji kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń dalekobieżnych wykonywanych na podstawie Umowy ramowej z PKP Intercity stanowią kwotę 930 803,0 tys. zł (słownie: dziewięćset trzydzieści milionów osiemset trzy tysiące zł.)

W zakresie taboru przeznaczonego do realizacji przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych PKP Intercity S.A. zrealizowała następujące projekty z listy podstawowej:

- *Odnowa taboru PKP Intercity S.A. dla relacji Wrocław – Gdynia; POliŚ 7.1–61.*
Przedmiotem projektu jest zakup 25 sztuk wagonów klasycznych w celu realizacji połączeń pasażerskich na linii kolejowej Wrocław – Poznań – Bydgoszcz – Gdynia. .
- *Zakup taboru dla PKP Intercity S.A. do realizacji kolejowych przewozów pasażerskich – zakup 20 elektrycznych zespołów trakcyjnych; POliŚ 7.1–62.*
Nowy tabor (pociągi FLIRT) przeznaczony do realizacji kolejowych przewozów pasażerskich na terenie Polski. .
- *Odnowa taboru PKP Intercity S.A. dla relacji Przemyśl – Szczecin – etap II; POliŚ 7.1–63*
Projekt obejmuje modernizację 150 wagonów pasażerskich do realizowania połączeń pasażerskich w relacji Przemyśl – Szczecin, w ramach projektu zakupione zostały także pojazdy dwudrogowe oraz pojazdy do obsługi zamkniętego obiegu sanitarnego..
- *Zakup 10 nowych lokomotyw spalinowych do ruchu pasażerskiego; POliŚ 7.1–64*
Przedmiotem projektu jest zakup 10 nowych lokomotyw liniowych do obsługi pociągów pasażerskich w relacjach obejmujących odcinki linii niezelektryfikowanych.
- *Modernizacja 20 lokomotyw spalinowych SM42; POliŚ 7.1-96*
Projekt dotyczy modernizacji 20 lokomotyw spalinowych przeznaczonych do obsługi prac manewrowych przy pociągach pasażerskich w głównych węzłach kolejowych.
- *Zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych dla PKP Intercity S.A. Etap II; POliŚ 7.1-105*
Przedmiotem projektu jest zakup 20 sztuk ezt (pociągi PesaDART).

Powyższe projekty mają na celu usprawnienie połączeń międzymiastowych Polski, przyczyniając się do spójności poszczególnych regionów kraju oraz do zwiększenia komfortu podróżujących, skrócenia czasu podróży i poprawy dostępu osób niepełnosprawnych do transportu kolejowego. Celem głównym projektów jest zapewnienie ogólnodostępnego transportu kolejowego dla relacji objętych projektem.

Na lata 2014-2020 Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko³³ przewiduje w ramach V osi priorytetowej: Rozwój transportu kolejowego w Polsce, możliwość uzyskania dofinansowania inwestycji związanej z unowocześnieniem (zakup lub modernizacja) taboru kolejowego przeznaczonego do realizacji przewozów pasażerskich o charakterze ponadregionalnym, wraz z niezbędną infrastrukturą służącą jego utrzymaniu, w tym taboru i urządzeń niezbędnych do przygotowania składów/pociągów dla ruchu pasażerskiego (np. lokomotywy manewrowe). Wybór do dofinansowania projektów taboru szynowego będzie uzależniony od stanu technicznego infrastruktury, po której będzie się poruszał, w celu zagwarantowania optymalnego wykorzystania parametrów technicznych zakupionego lub zmodernizowanego taboru. Preferowane będzie dofinansowanie taboru wykorzystywanego do przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Według wstępnych szacunków, wysokości alokacji środków przeznaczonych w POliŚ na dofinansowanie projektów taborowych operatora przewozów międzywojewódzkich kształtuje się następująco:

- około 200 mln EUR na projekty dotyczące sieci TEN-T;
- około 240 mln EUR na projekty zlokalizowane poza siecią TEN-T.

³³ Szczegółowy opis osi priorytetowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Ministerstwo Rozwoju, wersja 1.2 z dnia 21 grudnia 2015 r.

Po określeniu projektów taborowych PKP Intercity SA na lata 2014-2010 inwestycje taborowe, które dotyczą realizacji przewozów w ramach służby publicznej, zostaną wskazane w Umowie ramowej.

Utrzymanie w perspektywie do roku 2030 możliwości finansowania ze środków publicznych modernizacji i wymiany taboru pasażerskiego przeznaczonego do wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej pozostaje jednym z głównych zamierzeń narodowej polityki kolejowej określonej w *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*.

4.3. Wyrównanie utraconych przychodów z tytułu stosowania przez przewoźników kolejowych ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów

W polskim systemie prawnym określonym grupom społeczeństwa i pewnym grupom zawodowym przyznano uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami transportu publicznego, w tym też transportu kolejowego. Uprawnienia te są gwarantowane przepisami ustawowymi, tj. przepisami *ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego* (Dz. U. z 2012 r. poz. 1138, z 2013 r. poz. 1421, poz. 1650 oraz z 2014 r. poz. 1863). W transporcie kolejowym uprawnienia do ulgowych przejazdów przysługują w klasie 2 wyłącznie w określonych kategoriach pociągów i na podstawie określonych rodzajów biletów. Ustawa określa wysokość ulgi, która jest liczona w procentach od ceny biletu normalnego stosowanego przez przewoźnika kolejowego.

Usługi przewozowe w międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, wykonywane są z uwzględnieniem obowiązujących ulg ustawowych. Obejmują m.in. przejazdy dzieci i młodzieży, emerytów i inwalidów, funkcjonariuszy służb mundurowych, dzieci i młodzieży niepełnosprawnej. Obowiązują wyłącznie w klasie 2, a tylko dla nielicznej grupy osób w klasie 1 i 2, jednak w wyraźnie określonych kategoriach pociągów. Ich stosowanie wynika z:

- *ustawy z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego;*
- *ustawy z dnia 29 maja 1974 roku o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin* (Dz. U. z 2016 r. poz. 871);
- *ustawy z dnia 24 stycznia 1991 roku o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych okresu powojennego* (Dz. U. z 2016 r. poz. 1255);
- *ustawy z dnia 16 listopada 2006 roku o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych* (Dz. U. z 2006 r. poz. 1824, z 2010 r. poz. 1465 oraz z 2011 r. poz. 696).
- *ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty* (Dz. U. z 2015 r. poz. 2156, z późn. zm.),
- *ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. - Prawo o szkolnictwie wyższym* (Dz. U. z 2012 r. poz. 572, z późn. zm.),
- *ustawy z dnia 7 września 2007 r. - o Karcie Polaka* (Dz. U. z 2014 r. poz. 1187, z 2015 r. poz. 1274 oraz z 2016 r. poz. 753),
- *ustawy z dnia 5 grudnia 2014 r. o Karcie Dużej Rodziny* (Dz. U. z 2016 r. poz. 785)

Przewoźnicy kolejowi są zobowiązani do honorowania powyższych uprawnień, a utracone z tego tytułu przychody są im refundowane z budżetu Państwa w formie dotacji. Wysokość dotacji określa corocznie ustawa budżetowa. Stawkę dotacji oraz szczegółowe zasady otrzymania dofinansowania określa zaś stosowne rozporządzenie Ministra Finansów³⁴. Środki, które otrzymują przewoźnicy stanowią pomoc publiczną w formie rekompensaty z tytułu nałożenia na nich zobowiązania do świadczenia usług publicznych. Pomoc taka jest zgodna z przepisami rozporządzenia nr 1370/2007. W tabeli 8 przedstawiono wysokość dotacji przyznanej w latach 2012 – 2015. W ustawie budżetowej na rok 2016 zaplanowano kwotę 444 443 tys. zł.

³⁴Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 17 września 2010 r. w sprawie dotacji przedmiotowej do krajowych przewozów pasażerskich (Dz. U. z 2015 r. poz. 2177).

Powyższe zasady wypłacania rekompensaty podmiotom prowadzącym działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób, w tym przewoźnikom kolejowym, w związku ze stosowaniem ulgowych przejazdów kolejną, będą obowiązywały do 31 grudnia 2017 roku. Z dniem 1 stycznia 2018 roku uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, wynikające z ustawy o ulgach oraz innych ustaw, będą przysługiwały w środkach transportu wykorzystywanych w transporcie kolejowym lub drogowym w przewozach o charakterze użyteczności publicznej (art. 68 ustawy o ptz), tj. wykonywanych przez operatora publicznego transportu zbiorowego na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Tym samym zarówno w przewozach międzywojewódzkich jak i międzynarodowych (których organizatorem jest Minister) będą honorowane ulgi ustawowe, a operatorom przewozów będzie przysługiwała rekompensata w związku utratą przychodów z tytułu honorowania ulg przejazdowych. Przewoźnicy realizujący przewozy kolejowe, które nie będą ujęte w umowie, będą mogli stosować ulgi ustawowe, ale nie otrzymają z tego tytułu rekompensaty.

Zakładając, że zakres grup społecznych i zawodowych uprawnionych do korzystania z ustawowych ulg przejazdowych nie będzie już rozszerzany, dotacja – począwszy od 2018 r. do końca roku 2023 - kształtowana będzie z uwzględnieniem corocznej indeksacji o planowany średnioroczny wskaźnik wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych zgodnie z tabelą 11.

Tabela 11

Wydatki z budżetu państwa (plan) na sfinansowanie operatorom utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w transporcie kolejowym [tys. zł]

2017*	2018*	2019	2020	2021	2022	2023	Razem
448 000	479 406	453 759	464 649	475 801	487 220	498 913	3 327 461

* - dane wynikające z planów budżetu państwa na trzy kolejne lata

5. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU I POTENCJALNE KIERUNKI ROZWOJU KOLEJOWYCH PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH

Przewozy międzywojewódzkie są realizowane przez spółkę PKP Intercity S.A. na podstawie *Umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich z dnia 25 lutego 2011 r.*, do której zawarcia ówczesny Minister Infrastruktury otrzymał upoważnienie w uchwale Rady Ministrów nr 214/2010 z dnia 23 listopada 2010 r. Umowa może być przedłużona o 5 lat. Decyzja o jej ewentualnym przedłużeniu zostanie podjęta na podstawie analizy kolejowego rynku pasażerskiego w Polsce i jego konkurencyjności względem innych gałęzi transportu.

Operator, z którym podpisano umowę o świadczeniu usług publicznych jest zobowiązany do podejmowania działań zmierzających do maksymalizacji liczby pasażerów, zakładając stały poziom dotacji. Stąd też budowa kolejnych rjp powinna uwzględniać:

- hipotetyczny potencjał potoków podróży (logiczne powiązania w ramach sieci charakteryzującej się systematyczną poprawą jakości);
- przystępność ceny;
- zapewnienie kursowania pociągów w różnych porach dnia (przy odpowiednim potoku – taktowy rjp),
- podnoszenie jakości oferty przewozowej (nowy lub zmodernizowany tabor przewozowy i zmodernizowana infrastruktura liniowa i punktowa) – zwiększanie dostępności dla osób niepełnosprawnych i osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, możliwości przewozu rowerów oraz uzupełnianie oferty o inne usługi dodatkowe (np. włączanie wagonów restauracyjnych/barowych);
- rozbudowywanie sieci połączeń, w których częstotliwość powinna być pochodną popytu;
- skomunikowania własne, z innymi operatorami i przewoźnikami kolejowymi oraz skomunikowania z innymi rodzajami transportu.

Zakres wykonywania i skala zapotrzebowania na kolejowe pasażerskie przewozy międzynarodowe, których organizatorem pozostaje Minister, znacząco odbiega od wielkości popytu na przewozy międzywojewódzkie. Pomimo tego powinny one być zagospodarowane przez kolej i rozwijane w miarę wzrostu popytu na tę formę usług. Zakres oferty w tym obszarze pozostaje uwarunkowany dostępnością środków publicznych na jej realizację, z zastrzeżeniem fakultatywności finansowania przewozów międzynarodowych.

Hierarchiczny układ systemu planowania i organizowania publicznego transportu zbiorowego powoduje, że pozostali organizatorzy przewozów publicznych powinni bezpośrednio w swoich planach uwzględniać dokument opracowany przez Ministra. Należy założyć, że utrzymana zostanie również tendencja zapewniająca liczebną dominację na całej sieci kolejowej, pociągów uruchamianych w ramach świadczenia przewozów o charakterze użyteczności publicznej nad pociągami komercyjnymi.

Niniejszy dokument posiada priorytetowy charakter, także dla organizatorów ofert przewozowych szczebla samorządowego. Dlatego też, plany transportowe niższego szczebla przede wszystkim powinny zapewnić komplementarność usług transportowych z ofertą przewidzianą przez Ministra, mając na uwadze:

- efektywność gospodarowania środkami publicznymi;
- rentowność przewozów objętych umowami o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawartymi również przez innego organizatora;
- maksymalizację dostępności oferty publicznego transportu zbiorowego dla pasażera.

Mając na względzie przepisy Ustawy TK, pociągi międzywojewódzkie i międzynarodowe powinny być traktowane priorytetowo. W odniesieniu do zarządcy infrastruktury dotyczy to priorytetyzacji przydzielania tras pociągów. Zarządca infrastruktury zapewni, aby z tymi pociągami były skomunikowane pociągi regionalne, z uwzględnieniem potrzeb związanych z dowozami/odwozami pasażerów do/z pracy.

W najbliższej perspektywie są przewidywane dalsze prace związane z modernizacją i rewitalizacją linii kolejowych. W takich przypadkach istotne jest podejmowanie przez operatorów przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, działań minimalizujących stopień pogorszenia oferty przewozowej. W przypadku zamknięć linii powinna być zapewniona drogowa komunikacja zastępcza wraz z możliwością przejazdu na podstawie ważnego biletu kolejowego. W przypadku pociągów dostępnych dla podróżnych niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich, powinna być zapewniona możliwość kontynuacji podróży wraz z niezbędną pomocą pracowników kolei podczas przesiadki. W przypadku utrzymania ruchu kolejowego w ograniczonym zakresie na określonym odcinku trasy przejazdu, operator przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych powinien zapewnić honorowanie biletów w pociągach innych kategorii uwzględniając odmienną organizację ruchu kolejowego.

Efekty modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych umożliwiają kursowanie pociągów ze znacznie większymi prędkościami. Aby ten czynnik mógł być uwzględniany w ofercie przewozowej, operator powinien dysponować taborem o odpowiedniej charakterystyce techniczno-eksploatacyjnej. Dlatego też powinien on charakteryzować się możliwością kursowania z prędkością 160 km/h. Taki stan powinien być zapewniony do 2025 roku. Wymusza to systematyczne unowocześnianie taboru, nadążające za tempem poprawy parametrów linii kolejowych. Skracanie czasu przejazdu i podnoszenie komfortu podróżowania, pozwoli zapewnić konkurencyjność przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych z ofertami dedykowanymi przez inne gałęzie transportu. Dodatkowo, systematyczna poprawa stanu technicznego linii kolejowych umożliwi uruchamianie nowych relacji przewozowych, także z włączeniem nowych odcinków linii niezelektryfikowanych. Będzie to możliwe dzięki planowanym zakupom przez spółkę PKP Intercity spalinowych pojazdów trakcyjnych, a także dalszej modernizacji i zakupom wagonów pasażerskich, wyposażonych m.in. w zamknięty układ toalet, co opisano w rozdziale 4.

Na rynku kolejowych przewozów pasażerskich będą w dalszym ciągu funkcjonowały dwie formy usług przewozowych: uruchamianych w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych oraz na własne ryzyko przewoźników (usługi komercyjne). Jednak w większości przypadków, międzywojewódzkie przewozy komercyjne, prowadzone w ramach otwartego dostępu do rynku, nadal będą stanowiły jedynie uzupełnienie wobec bazowej oferty Ministra.

Zgodnie z art. 30 ust. 1a ustawy TK od rjp 2016/17 zarządca infrastruktury, będzie planować trasy pociągów:

- służby publicznej na podstawie zawartych umów o świadczenie usług publicznych;

- komercyjnych na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, wydanej przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Prezes UTK może wydać decyzję odmowną o przyznaniu otwartego dostępu w przypadku stwierdzenia, że działalność określona we wniosku przez przewoźnika kolejowego, wpłynie na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych skutkując:

- wzrostem poziomu rekompensaty wypłacanej przez organizatora operatorowi publicznego transportu zbiorowego o więcej niż 10% w stosunku do poziomu wynikającego z umowy o świadczenie usług publicznych lub
- zakłóceniem regularności przewozów pasażerskich, z uwzględnieniem natężenia ruchu na linii kolejowej oraz potrzeb podróży.

Rozwój funkcjonowania przewozów międzynarodowych i międzywojewódzkich, a także regionalnych (przewozy finansowane z budżetu Państwa), obejmuje również dążenie do zbudowania informatycznego systemu rozliczeń sprzedaży biletów na przejazd środkami transportu publicznego różnych operatorów przewozów kolejowych, w tym biletu wspólnego, umożliwiającego pasażerowi zakup jednego biletu na cały przejazd koleją (wszystkie pociągi łączące punkt odjazdu z punktem przyjazdu), niezależnie od kanału sprzedaży i przewoźnika. Istotą takiego rozwiązania jest zapewnienie pasażerom możliwości nabywania biletów na różne rodzaje pociągów uruchamianych w ramach służby publicznej, także z przesiadką w jednym miejscu (kasie stacjonarnej i mobilnej, biletomacie) z możliwością honorowania ustawowych ulg.

6. STANDARDY KOLEJOWYCH USŁUG PRZEWOZOWYCH ORAZ SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA

Pojęcie pożądaných standardów przewozowych można odnieść do następujących kategorii obszernie definiowanych zagadnień:

- warunki podróżowania, w tym szczególnie obsługa osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, obejmująca zwłaszcza osoby niepełnosprawne;
- dostępność informacji na temat oferty, w tym także informacja o skomunikowaniu połączeń różnych organizatorów;
- dostęp do kanałów dystrybucji biletów;
- dostępność informacji na temat zmian w rjp, w tym także o opóźnieniach;
- sposób oznakowania taboru przewozowego wykorzystywanego w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- obsługa zapewniana przez personel przewoźnika.
- jakość skomunikowania z innymi rodzajami transportu, w tym dostępność nowoczesnych parkingów i punktów postojowych/zatrzymań samochodów osobowych, systemów informacji dworcowej, itp.

Przy określaniu pożądaných standardów usług przewozowych w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych o charakterze użyteczności publicznej, uwzględnia się przede wszystkim obowiązujące regulacje prawne odnoszące się do warunków i zasad wykonywania przewozu osób.

Zasadnicze warunki wykonywania usług w przewozach pasażerskich określają stosowne akty prawne dotyczące także transportu kolejowego. Podstawowe standardy w tym zakresie formułuje „Prawo przewozowe”.

Zasady i standardy wykonywania usług przewozu osób zostały określone w Prawie przewozowym ogólnie, jako, że akt ten odnosi się do wszystkich gałęzi transportu. „Prawo przewozowe” nie jest jedyną regulacją wskazującą na obowiązkowe normy, konieczne do spełnienia w zakresie jakości świadczonych usług w kolejowych przewozach pasażerskich, w tym także uruchamianych w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Przepisy Ustawy TK określają m.in. zasady korzystania, zarządzania i utrzymania infrastruktury kolejowej, zasady wykonywania przewozów kolejowych, warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych, zasady i

instrumenty regulacji transportu kolejowego oraz zasady ochrony praw pasażerów w transporcie kolejowym. Ustawa TK definiuje obowiązki przewoźników i innych podmiotów w zakresie informowania pasażerów o rjp, a także precyzuje powinności omawianych podmiotów w tym zakresie w celu uniknięcia sytuacji wzajemnego zrzucania z siebie odpowiedzialności. Zakazuje też stosowania jakichkolwiek praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów kolei. Podtrzymuje przy tym, sformułowany w Prawie przewozowym, zakaz naruszania obowiązków w zakresie wymogu podawania do publicznej wiadomości rjp dla przewozu osób, taryf i cenników, wykonywania umowy przewozu z uwzględnieniem obowiązku zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz użycia środków transportowych odpowiednich do danego przewozu. Na mocy Ustawy TK, zarządca infrastruktury kolejowej przed dokonaniem przydziału tras w rjp dla przewozu osób podejmuje działania koordynacyjne dotyczące połączeń oferowanych przez przewoźników. Działania te powinny wynikać z aktywnej roli zarządcy infrastruktury kolejowej w procesie koordynacji połączeń, z zamierzeniem, aby w miarę możliwości technicznych i miejscowych uwarunkowań, oferta pozostałych organizatorów i przewoźników została skoordynowana z ofertą Ministra zapewniając nieprzekraczalnie 30 minut średniosieciowego czasu oczekiwania na sieci komunikacyjnej objętej Planem pomiędzy przyjazdem/odjazdem pociągu międzywojewódzkiego i międzynarodowego z oferty Ministra, a odjazdem/przyjazdem pociągów pozostałych rodzajów. Należy przyjąć, że w sytuacji kolizji przy rozpatrywaniu wniosków o przydzielenie tras pociągów o równych priorytetach, pierwszeństwo uzyskuje przewoźnik kolejowy, którego pociąg w korzystniejszym stopniu wykorzystuje zdolność przepustową linii kolejowej – korzysta z niej na dłuższym odcinku, w sposób bardziej cykliczny, czy też świadczy usługę o większym znaczeniu społecznym, łącząc kilka regionów kraju.

Biorąc pod uwagę przyjętą priorytetyzację przydzielania tras pociągów, a także uwzględniając hierarchiczną strukturę organizacji publicznego transportu zbiorowego, organizatorzy szczebla samorządowego powinni dążyć przede wszystkim do uzupełnienia sieci komunikacyjnej obsługiwanej przez Ministra (zarówno w zakresie kierunków połączeń, jak i przystanków komunikacyjnych). Z punktu widzenia efektywności wydatkowania środków publicznych, narzucanej *ustawą z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych*, niepożądane jest wykonywanie kolejowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w sposób prowadzący do konkurencji między pociągami różnych organizatorów.

Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego oparte jest na zasadach wynikających bezpośrednio z Ustawy PTZ, określających ramowe standardy działalności. Dużą część z nich stanowi nawiązanie do obowiązków określonych w Prawie przewozowym (wykonywanie przewozu osób odpowiednimi dla tej działalności środkami transportu, aktualizacja rjp). Ustawa PTZ nakazuje oznakowanie środków transportu, którymi są wykonywane usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w sposób widoczny dla pasażera, podawanie rjp do publicznej wiadomości na wszystkich dworcach i przystankach wymienionych w rjp, a także upublicznianie cenników opłat lub taryf oraz regulaminów przewozu osób (zawierających warunki obsługi podróżnych, warunki odprawy oraz przewozu osób i bagażu, wskazujących podmiot właściwy do przyjmowania skarg i reklamacji wynikających z realizacji usług oraz terminy ich rozpatrywania). Udostępniane podróżnym cenniki opłat muszą zawierać także ceny biletów ulgowych wynikających z uprawnień ustawowych oraz uprawnień pasażerów do innych ulgowych przejazdów, ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora. Ustawa PTZ określa również, że wsiadanie i wysiadanie pasażerów może się odbywać tylko na przystankach lub dworcach określonych w rjp. Ponadto, w kolejowych międzynarodowych przewozach pasażerskich podróż może się rozpocząć i zakończyć na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, co oznacza zapewnienie pasażerom dostępności do pociągów wykonujących przewozy międzynarodowe w ruchu krajowym. Wprowadzone zostało również ograniczenie użycia taboru polegające na tym, że środki transportu udostępnione operatorowi przez organizatora mogą być wykorzystywane wyłącznie do realizacji przewozów na podstawie zawartej z organizatorem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Tabor ten może zatem zostać użyty wyłącznie w przewozach o charakterze użyteczności publicznej. Co więcej, Ustawa PTZ nakłada na organizatorów obowiązki statystyczne w zakresie gromadzenia (przekazywanych zarówno przez operatorów, jak i przewoźników) informacji o liczbie i sposobie załatwienia skarg i reklamacji składanych przez pasażerów, a także o liczbie i wysokości przyznanych im odszkodowań, które stanowią podstawę do oceny i kontroli jakości realizowanych usług.

Od 1 stycznia 2016 roku funkcjonowanie transportu zbiorowego regulują także przepisy Ustawy o związkach metropolitalnych³⁵, które określają zasady i tryb tworzenia oraz organizacji związku metropolitalnego, stanowiącego w przyszłości formę współpracy gmin i powiatów. W przypadku powstania związku metropolitalnego, ustawa wprowadza obowiązek wdrożenia zintegrowanego systemu taryfowo – biletowego, obowiązującego w jego granicach. Organizatorzy powiatowych i gminnych przewozów pasażerskich zostają wówczas zobowiązani do uczestniczenia w systemie taryfowo – biletowym. Jednocześnie przepisy ustawy wprowadzają dodatkowy element organizacji publicznego transportu zbiorowego na szczeblu samorządowym.

Z aktów prawa unijnego nakreślających zasady funkcjonowania w zakresie usług publicznych w transporcie kolejowym kluczowe znaczenie ma cytowane już rozporządzenie nr 1370/2007. Do rozstrzygnięcia państwowym członkowskim pozostawiono wyznaczenie roli władz Państwa w określeniu zakresu i jakości usług w transporcie publicznym. Przenosząc zasady określone w rozporządzeniu nr 1370/2007 na grunt polski, a także dokonując niezbędnych rozstrzygnięć, przyjęto model funkcjonowania i pożądaných standardów przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym określony w Ustawie PTZ. Dostęp do rynku przewozów pasażerskich oparto na zasadzie konkurencji regulowanej, co urzeczywistniono poprzez wprowadzenie instrumentów oddziaływania na rynek przewozów pasażerskich, dzięki którym możliwe jest przeciwdziałanie próbom zagrożenia realizacji zawartej umowy o świadczenie usług publicznych przy zachowaniu dostępu do rynku przewoźnikom, którzy nie wykonują usług o charakterze użyteczności publicznej. Prezes UTK został organem upoważnionym do analizy wpływu działalności przewozowej wykonywanej przez przewoźnika w ramach otwartego dostępu wywieranej na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Prezes UTK może odmówić wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu w przypadku stwierdzenia, że działalność taka wpłynie niekorzystnie na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie omawianej umowy. Model ochrony przewozów o charakterze użyteczności publicznej, został stworzony w Ustawie PTZ na bazie możliwości określonych w rozporządzeniu nr 1370/2007.

Odrębnego potraktowania wymagają przepisy rozporządzenia nr 1371/2007. Wprowadza ono nowe rozwiązania, mające stać się czynnikiem promującym przewóz osób koleją. Wdrożenie tych regulacji pozwoli na zwiększenie zaufania pasażerów do przewoźników (katalog przepisów przyznających im określone prawa uległ rozszerzeniu). Rozporządzenie nr 1371/2007 ma zapewnić wzrost jakości obsługi podróżnych, przede wszystkim w zakresie dostępu do informacji oraz uzyskiwania odszkodowań od przedsiębiorstw kolejowych. Wzrosła również odpowiedzialność przewoźników i zarządców dworców w zakresie udzielania pomocy osobom z ograniczoną możliwością poruszania się, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym. Wdrożenie regulacji rozporządzenia nr 1371/2007 generuje zwiększone koszty dla uczestników rynku kolejowego; daje jednak także przedsiębiorstwom kolejowym opcję stopniowego dostosowywania się do nowych przepisów. Z powodu potencjalnych kosztów, Polska, jako kraj członkowski UE, skorzystała z możliwości zastosowania okresów przejściowych dla implementacji części przepisów. Kolejnym powodem przyjęcia takiego rozwiązania są trwające obecnie w skali całego kraju liczne prace modernizacyjne na liniach kolejowych, które wiążą się z koniecznością cyklicznych zmian w rjp, ograniczeniem prędkości pociągów, a tym samym wydłużeniem czasu podróży. Występują liczne opóźnienia, za które, zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 1371/2007, właściwe przedsiębiorstwa kolejowe musiałyby wypłacać odszkodowania, co stanowiłoby dla nich poważne obciążenie pogarszające pozycję konkurencyjną. Okres przejściowy zastosowano w odniesieniu do niektórych artykułów rozporządzenia nr 1371/2007, prolongując wprowadzenie niektórych praw pasażera od 4 grudnia 2019 roku³⁶. Dotyczy to obowiązywania w pociągach krajowych oraz międzynarodowych kursujących między Polską, a krajami spoza UE (oprócz pociągów regionalnych), następujących artykułów rozporządzenia nr 1371/2007:

- art. 8 ust.3 – obowiązek dostarczania pasażerowi w trakcie podróży informacji w najbardziej odpowiedniej formie (w przypadku podstawowego realizatora przewozów finansowanych przez

³⁵ Ustawa z 9 października 2015 roku (Dz. U. z 2015 r. poz. 1890)

³⁶ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 117, poz. 683) oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 listopada 2014 roku w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. U. z 2014 r. poz. 1680).

Ministra – PKP Intercity SA, do końca 2015 roku w wyświetlacze oraz system nagłośnienia zostanie wyposażone 70% taboru przewozowego spółki, natomiast do 2020 roku – 90% taboru przewozowego);

- art.10 – „informacje dotyczące podróży oraz systemy rezerwacji” (wdrożenie systemu KSIRTK /komputerowego systemu informacji i rezerwacji w transporcie kolejowym/; w PKP Intercity SA jest obecnie opracowywany system wymiany danych przewoźników, zarządców infrastruktury i zarządców stacji. Według harmonogramu realizacja tych prac zostanie zakończona do grudnia 2016 roku, natomiast wdrożenie i praktyczne zastosowanie systemu spełniającego wymagania TSI TAP nastąpi nie wcześniej niż w 2017 roku);
- art.21 ust.1 – dostępność stacji, peronów, taboru i innych pomieszczeń dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej (inwestycje wymagane do spełnienia wymagań wynikających z przepisów rozporządzenia (WE) 1371/2007 obejmują m.in. przebudowę peronów, likwidację barier architektonicznych, oznakowanie dotykowe i wizualne, przystosowanie pomieszczeń, np. kas biletowych oraz taboru kolejowego do obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w szczególności osób niepełnosprawnych).

Po upływie okresu przejściowego nastąpi analiza stopnia przygotowania podmiotów polskiego sektora kolejowego do pełnego sprostania przepisom rozporządzenia nr 1371/2007 przy podstawowym założeniu, iż okres ten nie może być ponownie przedłużony w dotychczasowym zakresie, ponieważ postępowanie takie znacząco osłabia możliwości oddziaływania pasażerów, odstręczając ich od korzystania z usług transportu kolejowego.

6.1. Ogólne wymagania jakościowe

Operator jest zobowiązany do doskonalenia jakości obsługi podróżnych poprzez wdrażanie systemu zarządzania jakością, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów prawa w tym zakresie, w tym przepisów rozporządzenia nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady. Zgodnie z Załącznikiem III tego rozporządzenia minimalne normy jakości obsługi obejmują:

- informacje i bilety;
- punktualność połączeń międzynarodowych i ogólne zasady dotyczące postępowania w przypadku przerwania połączeń;
- odwołania połączeń międzynarodowych;
- czystość taboru kolejowego i pomieszczeń stacji (jakość powietrza w wagonach, higiena urządzeń sanitarnych itp.);
- badania opinii klientów;
- pomoc świadczona osobom o ograniczonej zdolności ruchowej, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym.

Operator zapewni podróżnym bezpieczne, wygodne i higieniczne warunki podróżowania oraz należyłą obsługę. Szczególną opieką otoczy podróżnych o ograniczonych możliwościach poruszania się, głównie osoby niepełnosprawne w następujący sposób:

- w zakresie bezpieczeństwa podróżowania:
 - podstawienia składu pociągu spełniającego wymagania zawarte w przepisach i instrukcjach o prowadzeniu ruchu, zestawionego z taboru posiadającego świadectwo dopuszczenia typu pojazdu kolejowego do eksploatacji (lub zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji) oraz aktualne świadectwo sprawności technicznej;
 - zapewnienia taboru spełniającego wymogi ochrony przeciwpożarowej umożliwiającego ewakuację podróżnych w sytuacjach kryzysowych;
 - w przypadku podstawienia taboru konstrukcyjnie posiadającego blokady drzwi wejściowych – zapewnienia sprawnej blokady;,,

-
- zapewnienia sprawności hamulca bezpieczeństwa tak, aby był dostępny podróżnym;
 - oczyszczania z lodu i śniegu stopni wejściowych do pociągów;
 - stosowania zdalnego zamykania drzwi przez obsługę pociągu w wagonach wyposażonych w tego typu urządzenia i systematycznego wdrażania tego rozwiązania w miarę możliwości technicznych w pozostałych wagonach operatorów prowadzących pociągi międzywojewódzkie i międzynarodowe;
- w zakresie wygody podróżowania:
- zapewnienia sprawnie działającego oświetlenia wnętrza pociągu oraz jego włączanie przez obsługę pociągu w zależności od pory dnia oraz warunków pogodowych;
 - utrzymywania w sprawności systemu ogrzewania w wagonach, którego włączenie realizuje obsługa pociągu, a w okresach niskich temperatur podstawianie taboru podgrzanego;
 - sukcesywnego zwiększania ilości taboru wyposażonego w klimatyzację;
 - zapewnienia podróżnym informacji wizualnej lub megafonowej, a w przypadku jej braku informacji udzielanej przez obsługę pociągu;
 - zapewnienia podróżnym miejsca na bagaż, na składowanie odpadków i śmieci, sprawnego i odpowiednio zaopatrzonego w środki czystości węzła sanitarnego;
 - wyznaczenia i oznakowania miejsc dla podróżnych o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych;
 - zestawienia składów pociągów z wagonów wskazanych w szczegółowych umowach;
 - zestawienia składów pociągów z uwzględnieniem niezbędnej liczby miejsc do siedzenia;
 - dostosowania zestawień pociągów do potoków ruchu pasażerskiego w okresie spodziewanych zwiększonych przewozów;
- w zakresie zachowania warunków higieny:
- podstawienia pociągu do realizacji przewozów w stanie czystym zgodnie z przepisami RIC³⁷;
 - regularnego odkurzania, prania, dezynfekcji i dezynsekcji tapicerki wagonów;
 - podstawienia pociągu do realizacji przewozów z pełnym wyposażeniem węzłów sanitarnych;
 - w przypadkach szczególnych, operator przeprowadza dezynfekcję, dezynsekcję i deratyzację;
- w zakresie podnoszenia jakości usług:
- umożliwienia korzystania podczas podróży z usług gastronomicznych poprzez zapewnienie w pociągach wskazanych w szczegółowych umowach o świadczenie usług publicznych wagonów restauracyjnych bądź barowych;
 - zapewnienia obsługi kanałów dystrybucji biletów i informacji w języku obcym – co najmniej w języku angielskim;
 - umożliwienia przewozu rowerów w pociągach do miejscowości turystycznych, a w miarę dysponowania dostosowanym taborem – sukcesywnie w pozostałych relacjach tak, aby w 2024 roku możliwość taka dotyczyła 100% uruchamianych pociągów;
 - uzyskania w rjp 2023/2024:
 - dla pasażerskich pociągów międzywojewódzkich objętych Planem na trasie stacja początkowa – stacja końcowa, średniej prędkości handlowej (ważonej liczbą dni kursowania), **co najmniej 80 km/h**;
 - dla pasażerskich pociągów międzywojewódzkich objętych Planem na trasach Warszawa Centralna – miasta wojewódzkie (Białystok, Bydgoszcz Gł., Gdańsk Gł.,

³⁷ Umowa o wymianie i użytkowaniu wagonów pasażerskich w komunikacji międzynarodowej. Biuletyn PKP A z 2001 r. Nr 10, poz. 34.

Gorzów Wlkp., Katowice, Kielce, Kraków Gł., Lublin, Łódź Kaliska, Olsztyn Gł., Opole Gł., Poznań Gł., Rzeszów, Szczecin Gł., Toruń Gł., Wrocław Gł., Zielona Góra) średniej prędkości handlowej, **co najmniej 90 km/h**;

- dla pociągów międzynarodowych objętych Planem na trasie stacja początkowa – stacja graniczna średniej prędkości handlowej (ważonej liczbą dni kursowania), **co najmniej 80 km/h**;
- w zakresie zachowania punktualności wykonywania przewozów:
 - kursowania pociągu zgodnie z obowiązującym rjp, przy czym:
 - w przypadku odwołania pociągu – zapewnienia komunikacji zastępczej (autobusowej bądź przewóz pasażerów innym pociągiem, w tym pociągiem innego przewoźnika);
 - wyeliminowania przypadków wcześniejszych odjazdów, również w odniesieniu do zastępczych rjp wprowadzanych na czas robót torowych oraz komunikacji zastępczej;
 - osiągnięcia rozliczanej miesięcznej punktualności na poziomie co najmniej 90% dla wszystkich pasażerskich przewozów międzywojewódzkich, przy czym dla pojedynczych pociągów (połączeń) punktualność ta powinna być co najmniej na poziomie 80%;
 - osiągnięcia rozliczanej miesięcznej punktualności na poziomie co najmniej 86% dla wszystkich pasażerskich przewozów międzynarodowych, przy czym dla pojedynczych pociągów (połączeń) punktualność ta powinna osiągnąć co najmniej 76%;
- za niezachowanie punktualności dla przejazdów wszystkich pociągów lub dla każdego pociągu oddzielnie, organizator przewozów nalicza kary zgodnie z zawartą umową o świadczenie usług publicznych z przewoźnikiem.

6.2. System dystrybucji biletów

Operator zapewni szeroką dostępność oferty poprzez różne kanały dystrybucji, obejmujące kanały bezpośrednie i kanały elektroniczne.

Kanały dystrybucji, obejmujące kanały bezpośrednie i kanały elektroniczne.

Kanały bezpośrednie obejmują:

- kasy biletowe; Centra Obsługi Klienta;
- konduktorów;
- inne stacjonarne biura i punkty sprzedaży.

W celu poprawy efektywności funkcjonowania operator rozwinie i udoskonalą usługi sprzedażowe świadczone poprzez elektroniczne kanały dystrybucji, tj.:

- Internet;
- telefonię komórkową;
- automaty biletowe;

dostosowując ich strukturę do zapotrzebowania rynkowego oraz rozwoju elektronicznych form sprzedaży. Obejmuje to w szczególności możliwość zakupu (i dokonania ewentualnego zwrotu) biletu za pośrednictwem telefonii komórkowej, wraz z zapewnieniem pasażerom dostępu do bieżących informacji o przebiegu podróży, przekazywanych bezpośrednio na numer telefonu wykorzystanego do dokonania zakupu.

Zarówno zarządca infrastruktury, jak i operator będą w sposób czytelny i jednoznaczny oznaczać w rjp pociągi objęte rezerwacją miejsc. System rezerwacji powinien zostać uzupełniony o dodatkowe funkcje, umożliwiające pasażerom samodzielną rezerwację wskazanych i wybranych przez nich miejsc, również za pośrednictwem Internetu i telefonii komórkowej. Informacje o ewentualnych zmianach w zakresie pociągów

obejmowanych obligatoryjną rezerwacją miejsc będą przekazywane pasażerom przez operatora i zarządcę infrastruktury w trybie i na zasadach określonych w Ustawie TK dla zmian rjp i zmian w rjp.

W zakresie rozwoju systemu dystrybucji biletów kluczowe będzie określenie podstawowych zasad finansowania budowy informatycznego systemu rozliczeń sprzedaży biletów na przejazd środkami transportu publicznego różnych przewoźników kolejowych, w tym biletu wspólnego. Podstawowe funkcjonalności systemu powinny umożliwić pasażerom dokonanie zakupu biletów każdego z kolejowych przewoźników pasażerskich w dowolnym punkcie dystrybucji biletów kolejowych (w tym przez Internet, automaty biletowe oraz z wykorzystaniem urządzeń mobilnych). Zostanie też utworzony krajowy punkt dostępowy do podstawowych danych niezbędnych do planowania podróży multimodalnych i stanowiących elementy informacji o podróży.

6.3. Informacja

Operator powinien zapewnić podróżnym informację o ofercie umożliwiającą planowanie podróży obejmującą informacje o:

- rozkładzie jazdy pociągów;
- regulaminie przewozu osób;
- taryfach – ofertach cenowych, w tym warunkach stosowania najniższych opłat oraz obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego;
- możliwościach przesiadki na pociągi różnych rodzajów, a także punktach postojów handlowych pociągów obsługiwanych pozostałymi rodzajami środków transportu;
- numerach peronów przyjazdu/odjazdu pociągów;
- warunkach dostępu i dostosowania pociągu dla potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych;
- dostępności miejsc w poszczególnych rodzajach wagonów;
- warunkach odbycia najszybszej podróży oraz działaniach mogących przerwać lub opóźnić połączenia;
- możliwości i warunków przewozu rowerów, zwierząt oraz innych usług dostępnych w pociągu, w tym przesyłkach konduktorskich;
- procedurach odbioru zaginionego bagażu;
- procedurach wnoszenia skarg;
- zaprzestaniu obsługi połączeń;
- opóźnieniach.

Operator zapewni, aby na każdym punkcie postoju handlowego pasażerom podawany był wyszczególniony zakres informacji, z odpowiednim wykorzystaniem poszczególnych kanałów informacyjnych, w zależności od miejscowych uwarunkowań. Również personel operatorów powinien być w stanie udzielić omawianych informacji w czasie podróży.

Istotne dla pasażerów są informacje udzielane podczas podróży. Zakres informacji przekazywanych przez personel operatora, musi obejmować:

- rodzaj usług świadczonych w pociągu;
- informacje o następnej stacji;
- informacje o opóźnieniach (powody oraz czas opóźnienia);
- główne możliwości przesiadek;
- kwestie bezpieczeństwa i ochrony.

W sytuacjach opóźnień lub przerwy w ruchu pracownicy bezpośredniej obsługi pasażera podejmują działania mające na celu identyfikację przyczyn oraz przewidywanej wielkości opóźnienia/długości przerwy w ruchu. W

sytuacjach opóźnień powyżej 60 minut lub w przypadku krótszych opóźnień, ale wiążących się z wychłodzeniem lub ponadnormatywnym nagraniem wagonu/pociągu podróżnym wydawane są napoje i poczęstunki.

W podawanym do publicznej wiadomości rjp, pociągi finansowane przez Ministra realizujące przewozy o charakterze użyteczności publicznej należy oznaczyć literą „U”, niezależnie od ich kategorii handlowych.

Działania te są niezbędne w kontekście zyskania przez pasażerów możliwie szerokiego, wszechstronnego i swobodnego dostępu do informacji o ofercie Ministra. Pozwolą one również wpłynąć na wybór przez pasażera pociągu, jako środka transportu w podróżach dalekobieżnych. Ponadto, przyczynią się znaczącej poprawy jakości poziomu obsługi podróżnych.

Dla realizacji tego celu operator zapewni następujące kanały informacji dla podróżnych:

- informacje przekazywane na dworcach/stacjach kolejowych:
 - informacja bezpośrednia (w stacjonarnych punktach informacji kolejowej na dużych dworcach/stacjach, w Centrach Obsługi Klienta, w punktach sprzedaży, personel operatora – również w pociągu);
 - informacja statyczna z wykorzystaniem plakatów i ogłoszeń;
 - informacja megafonowa;
 - informacja dynamiczna (wyświetlacze, pragotrony);
- pozostałe nośniki w zakresie dystrybucji informacji dla pasażera:
 - strona WWW;
 - telefonia komórkowa;
 - informacja telefoniczna.

Struktura kanałów informacyjnych oraz struktura informacji dostępnych w poszczególnych kanałach będzie rozszerzana w zależności od zapotrzebowania rynkowego, wymagań formalnych wynikających z powszechnie obowiązujących przepisów oraz rozwoju elektronicznych form komunikacji.

Należy dążyć do ujednoczenia systemu oznakowania środków transportu, wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, których organizatorem jest Minister. Każdy wagon powinien posiadać tablicę kierunkową zgodną z przepisami dotyczącymi oznakowania wagonów kolejowych.

6.4. Obsługa osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych

Dążąc do zapewnienia komfortu i bezpieczeństwa organizacji podróży dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych, należy tym podróżnym zapewnić odpowiednie warunki zarówno dojazdu/dojazdu do dworca (miejsca zatrzymania pojazdów typu „Kiss and Ride” i/lub parkingi), poruszania się na dworcu kolejowym, przejścia z dworca na perony oraz poruszania się na peronach, a potem w pociągu.

W odniesieniu do zarządcy infrastruktury lub zarządcy stacji, Rozporządzenie Komisji 1300/2014 wskazuje na konieczność dysponowania strategią w formie pisemnej, mającej na celu zagwarantowanie dostępu do infrastruktury pasażerskiej wszystkim osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się, przez cały czas pracy stacji. Każda stacja powinna dysponować takim dokumentem, uwzględniającym właściwe dla niej uwarunkowania infrastrukturalne i techniczne. W przypadku braku takiej strategii musi być ona uzupełniona w terminie do 31 grudnia 2016 roku. Dokument ten musi zostać wdrożony poprzez przekazanie odpowiednich informacji personelowi, procedury i szkolenie. Strategia musi dotyczyć m.in. przepisów ruchowych dla podróżnych dotyczących następujących sytuacji:

- dostępu do stacji;
- wydawania biletów pasażerom niedowidzącym na stacjach bez personelu obsługi;
- oświetlenia peronów;

-
- informacji wizualnych i mówionych, w tym informacji pasażerskiej na żądanie;
 - strefy peronu na której funkcjonują urządzenia wspomagające wsiadanie/wysiadanie osób na wózkach inwalidzkich;
 - pomocy pracownika kolei przy wsiadaniu/wysiadaniu z pociągu;
 - korzystania ze strzeżonych jednopoziomowych przejść przez tory.

W odniesieniu do przewoźnika, przedsiębiorstwo kolejowe musi dysponować strategią w formie pisemnej, mającej na celu zagwarantowanie dostępu do taboru pasażerskiego przez cały czas jego pracy. Strategia ta musi być zgodna ze strategią zarządcy infrastruktury lub zarządcy stacji. W przypadku braku takich dokumentów, operatorzy wykonujący przewozy na zamówienie Ministra opracują i uzgodnią swoje strategie w terminie do 31 grudnia 2016 roku. Dokument ten musi zostać wdrożony poprzez przekazanie odpowiednich informacji personelowi, procedury i szkolenie.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, strategię operatorów wykonujących przewozy na zamówienie Ministra dotyczące taboru przewozowego, muszą obejmować organizowanie obsługi podróżnych i określenie sposobów ułatwiania im dostępu do infrastruktury kolejowej oraz taboru przewozowego, czyli tzw. przepisy ruchowe dotyczące:

- dostępu do miejsc uprzywilejowanych i ich rezerwacji;
- przewozu psa przewodnika osób niewidomych;
- dostępu do miejsc na wózek inwalidzki i ich rezerwacji;
- dostępu do uniwersalnych przedziałów do spania i ich rezerwacji;
- uruchamiania drzwi zewnętrznych przez obsługę pociągu;
- urządzeń do wzywania pomocy w miejscu na wózek inwalidzki, toaletach uniwersalnych lub przedziałach z miejscami do spania dostępnymi dla podróżnych na wózkach inwalidzkich;
- dźwiękowych instrukcji bezpieczeństwa w nagłych przypadkach;
- informacji wizualnych i dźwiękowych;
- systemów informacji automatycznej;
- zapowiadania następnych stacji i stacji końcowej;
- zasad dotyczących układu wagonów umożliwiających użycie urządzeń wspomagających wsiadanie osób na wózkach inwalidzkich;
- bezpieczeństwa ręcznych i zasilanych elektrycznie urządzeń wspomagających wsiadanie osób na wózkach inwalidzkich;
- pomocy przy wsiadaniu/wysiadaniu z pociągu;
- strefy funkcjonowania na peronie urządzeń wspomagających wsiadanie/wysiadanie osób na wózkach inwalidzkich;
- awaryjnego uruchamiania ruchomych stopni;
- połączeń taboru zgodnego i niezgodnego ze specyfikacją interoperacyjności, a także formowania pociągu z poszczególnych pojazdów zgodnie z TSI-PRM.

Pomoc osobom niepełnosprawnym jest zapewniana wówczas, kiedy o potrzebie jej udzielania przewoźnik zostanie powiadomiony przynajmniej z 48-godzinnym wyprzedzeniem. Jeżeli takiego powiadomienia nie dokonano, wówczas operator nie może być zwolniony z obsługi osoby niepełnosprawnej i powinien dołożyć wszelkich starań dla zapewnienia pomocy w taki sposób, aby osoba niepełnosprawna mogła komfortowo odbyć podróż. Do udzielania pomocy każdej osobie niepełnosprawnej, która się o taką pomoc zwróci, są zobowiązani wszyscy pracownicy zespołu bezpośredniej obsługi podróżnych. Każdorazowo, przy wsiadaniu i wysiadaniu oraz lokowaniu podróżnego w pociągu, pomocy udziela drużyna pociągowa.

W odniesieniu do rozwiązań systemowych ważne jest ujednoczenie oznakowania miejsca, w którym osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się, szczególnie osoby niepełnosprawne, po uprzednim zgłoszeniu

oczekują na pracownika dworca. Pracownicy kolei asystują osobie podczas przemieszczania się po terenie dworca, na peronach, w przejściach podziemnych, na kładkach i innych ciągach komunikacyjnych. W przypadku wysiadania takiej osoby z pociągu, pracownicy kolei oczekują na nią na peronie, przy którym zatrzymuje się pociąg. Taka pomoc dotyczy 8,3% czynnych większych dworców kolejowych, na których są skomunikowane pociągi. Usługa ta powinna być systematycznie rozszerzana tak, aby do 2020 roku dotyczyła 25%, a do 2024 roku była dostępna co najmniej na 50% czynnych dworców kolejowych.

Przewoźnicy realizujący kolejowe przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe finansowane przez Ministra nie zapewniają we wszystkich pociągach możliwości przejazdu podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich. W rozkładzie jazdy 2015/2016 41,1% pociągów międzywojewódzkich jest dostępnych do przewozu podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich. W rozkładzie jazdy 2019/2020 wielkość ta powinna osiągnąć co najmniej 50% pociągów, natomiast w 2024 roku operatorzy uruchamiający pociągi służby publicznej powinni zapewnić ich 100% dostępność dla osób niepełnosprawnych.

Na sieci kolejowej funkcjonuje 586 dworców kolejowych, z czego w latach 2007-2015 wyremontowano lub zmodernizowano 19,8% obiektów. Do 2024 roku zmodernizowanych zostanie 50% czynnych dworców kolejowych, które będą dostępne dla podróżnych niepełnosprawnych. Na tych dworcach mają postoje pociągi finansowane przez Ministra.

Podczas modernizacji linii kolejowych zmodernizowano szereg peronów kolejowych, zmieniając ich nawierzchnię, umieszczając elementy dotykowe dla niewidomych i uruchamiając informację wizualną i megafonową, instalując windy, podnośniki przyschodowe lub zapewniając dotarcie korzystając z pochylni. Działania te dotyczyły 54% peronów. Do 2017 roku wielkość ta osiągnie 60%, a w 2024 roku dostępnych dla osób niepełnosprawnych będzie 90% peronów stacji pasażerskich.

Do 31 grudnia 2016 roku zostanie opracowany Krajowy Plan Wdrożenia TSI-PRM.

6.5. Personel

Oprócz aspektów techniczno-eksploatacyjnych dotyczących tworzenia kolei dostępnej dla podróżnych z ograniczoną możliwością poruszania się, w szczególności osób niepełnosprawnych, ważnym elementem jest czynnik ludzki. Dotyczy to pracowników zatrudnionych przez podmioty obsługujące dworce oraz operatorów przewozowych.

Personel służący pomocą podróżnym o ograniczonych możliwościach poruszania się, w szczególności osobom niepełnosprawnym powinien być odpowiednio przygotowany i przeszkolony zarówno z zakresu podstawowych informacji dotyczących podróży, obsługi urządzeń ułatwiających przemieszczanie, a także odpowiedniego zachowania w bezpośrednich kontaktach z różnymi rodzajami niepełnosprawności. Personel taki tworzą:

- pracownicy obsługi dworca kolejowego (stacji pasażerskiej), w tym: kasjerzy, pracownicy ochrony (pracownicy podmiotu odpowiedzialnego za bezpieczne funkcjonowanie dworca lub ich podwykonawcy), pracownicy SOK, pracownicy informacji itp.;
- pracownicy personelu pokładowego, w tym drużyny konduktorskie, kierownicy pociągu, obsługa wagonów gastronomicznych itp.;
- pracownicy obsługi zdalnej, tacy jak: osoby obsługujące infolinie, strony internetowe itp.

W jakim stopniu ci pracownicy wykażą zrozumienie dla potrzeb osób niepełnosprawnych, empatię i umiejętność współpracy w bezpośrednich kontaktach, wpływa na ogólną ocenę dostępności kolei i przyjazność dla tej grupy podróżnych.

Personel wykorzystywany do bezpośredniej obsługi klientów niepełnosprawnych będzie cyklicznie odbywać szkolenia z zakresu obsługi takich podróżnych. Oprócz cyklicznych szkoleń prowadzonych raz w roku, operatorzy i zarządcy dworców zorganizują szkolenia doskonalące dla wszystkich pracowników lub wybranych grup, których praca jest związana z bezpośrednimi kontaktami z podróżnymi niepełnosprawnymi. Program szkoleń powinien być przygotowany m.in. na podstawie doświadczeń we współpracy z organizacjami zajmującymi się problematyką niepełnosprawności. Szkolenia powinny składać się z części teoretycznej (m.in.: obowiązujące prawo, występujące bariery, rodzaje niepełnosprawności, doskonalenie umiejętności w zakresie komunikowania się) i bloku praktycznego, w ramach którego pracownicy kolei

odbywają ćwiczenia z zakresu pomocy osobie poruszającej się na wózku inwalidzkim oraz osobie niewidomej i głuchoniemej. Do 2023 roku wszyscy wyżej wskazani pracownicy będą systematycznie szkoleni, a podmioty te będą kontrolowały rytmiczność i systematyczność tych szkoleń.

7. WERYFIKACJA I AKTUALIZACJA PLANU

Zgodnie z postanowieniami art. 11 ust. 2 Ustawy PTZ, Plan może być poddawany aktualizacji w zależności od uzasadnionych potrzeb. Obecnie nie sposób przewidzieć, ani wymienić wszystkich możliwych czynników, które powinny wpływać na podjęcie przez Ministra decyzji o przystąpieniu do aktualizacji Planu. Z uwagi na dążenie do ustabilizowania oferty w międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozach pasażerskich, wykonywanych w ramach świadczenia usług o charakterze użyteczności publicznej, aktualizacja powinna być podejmowana wyłącznie w sytuacji stwierdzenia przez organizatora możliwości wystąpienia lub faktycznego wystąpienia zdarzeń mogących w sposób istotny wpływać na realizację postanowień określonych w Planie. W tym zakresie kluczowe znaczenie mają zmiany zapotrzebowania ze strony pasażerów na pociągi objęte umowami zawartymi przez Ministra oraz stan finansów publicznych.

Na potrzeby Planu przyjęto, że jego aktualizacja będzie się odbywać w cyklach co najmniej 5-cio letnich i dłuższych, co jednak nie wyklucza możliwości dokonywania częstszych korekt w sytuacjach, o których mowa powyżej. Przedział czasowy wynoszący minimum 5 lat, w ujęciu organizatora międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich jest okresem umożliwiającym dokonanie oceny trafności założonych w Planie postanowień i tendencji. Pozwoli także na dokonywanie w ofercie Ministra ewentualnych zmian w sposób ewolucyjny i przewidywalny, z góry znany wszystkim interesariuszom dokumentu.

Z uwagi na liczbę oraz zakres kolejowych inwestycji infrastrukturalnych i taborowych realizowanych ze środków UE w perspektywie czasowej 2014–2020, których rozliczenie następuje do końca 2022 roku, druga zaplanowana weryfikacja niniejszego dokumentu nastąpi po tym okresie (tj. w roku 2024), umożliwiając uwzględnienie efektów rozliczonych projektów zawartych m.in. w *Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z perspektywą do roku 2020*. Kolejna aktualizacja Planu pozwoli również zamieścić w dokumencie rezultaty wynikające z wdrożenia *Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku*. Ze względu na okres ośmiu lat pomiędzy aktualizacjami Planu (rok 2016 oraz 2024), rekomenduje się w połowie tego okresu – w roku 2020, przegląd wybranych postanowień dotyczących np. realizowanego scenariusza rozwoju oferty oraz określonych mierników przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych.

Weryfikacja oraz aktualizacja Planu uwzględni stopień osiągnięcia w 2024 r. następujących parametrów:

- w zakresie wielkości przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych:
 - uzyskanie przez ofertę Ministra poziomu liczby pasażerów i pracy eksploatacyjnej nie niższego niż określonego jak dla wariantu podstawowego, zgodnie z prognozami przedstawionymi w podpunkcie 3.7., w tabelach 3 – 6;
- w zakresie finansowania przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych:
 - uzyskanie przez ofertę Ministra poziomu dofinansowania z budżetu Państwa nie mniejszego niż określonego w podpunkcie 4.1., w tabelach 9 i 10,
 - utrzymanie poziomu (określonego w podpunkcie 4.3., w tabeli 11) finansowania utraconych przez przewoźników kolejowych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów;
- w zakresie kształtowania oferty:
 - realizacja co najmniej wariantu podstawowego zdefiniowanego w podpunkcie 3.8.;
- w zakresie standardów usług oraz sposobu organizowania systemu informacji:
 - osiągnięcie przez operatora ogólnych standardów usług określonych w podpunkcie 6.1.;
 - uzyskanie dla wszystkich pasażerskich pociągów międzywojewódzkich objętych Planem w rjp 2023/2024 na trasie stacja początkowa – stacja końcowa, średniej (ważonej liczbą dni

-
- kursowania) prędkości handlowej co najmniej 80,0 km/h, wobec obecnie uzyskiwanej 77,15 km/h;
- uzyskanie dla wszystkich pasażerskich pociągów międzywojewódzkich objętych Planem w rjp 2023/2024 na trasie Warszawa Centralna – miasta wojewódzkie (Białystok, Bydgoszcz Gł., Gdańsk Gł., Gorzów Wlkp., Katowice, Kielce, Kraków Gł., Lublin, Łódź Kaliska, Olsztyn Gł., Opole Gł., Poznań Gł., Rzeszów, Szczecin Gł., Toruń Gł., Wrocław Gł., Zielona Góra) średniej prędkości handlowej co najmniej 90 km/h, wobec obecnie uzyskiwanej 85,9 km/h;
 - uzyskanie dla wszystkich pasażerskich dalekobieżnych pociągów międzynarodowych objętych Planem w rjp 2023/2024 na trasie stacja początkowa – stacja graniczna, średniej (ważonej liczbą dni kursowania) prędkości handlowej co najmniej, 80,0 km/h, wobec obecnie uzyskiwanej 77,5 km/h;
 - osiągnięcie w rjp 2023/2024 punktualności rozliczanej miesięcznie na poziomie co najmniej 90% dla wszystkich pasażerskich przewozów międzywojewódzkich, przy czym dla pojedynczych pociągów (połączeń) punktualność ta osiągnie 80%;
 - osiągnięcie w rjp 2023/2024 punktualności rozliczanej miesięcznie na poziomie co najmniej 86% dla wszystkich pasażerskich przewozów międzynarodowych, przy czym dla pojedynczych pociągów (połączeń) punktualność ta osiągnie 76%;
 - rozbudowanie przez operatorów elektronicznego kanału dystrybucji biletów wykorzystującego telefonię komórkową, określonego w podpunkcie 6.2.;
 - zapewnienie przez operatorów pasażerom na każdym punkcie postoju handlowego informacji o ofercie w zakresie przedstawionym w podpunkcie 6.3., z odpowiednim wykorzystaniem poszczególnych kanałów informacyjnych;
 - oznaczanie w podawanych do publicznej wiadomości rjp literą "U" pociągów finansowanych przez Ministra realizujących przewozy o charakterze użyteczności publicznej, niezależnie od ich kategorii handlowych, począwszy od jego edycji 2016/17;
 - osiągnięcie przez operatorów w 2020 roku poziomu co najmniej 50% oraz docelowo w rjp 2023/24 100% pociągów międzywojewódzkich prowadzących przynajmniej jeden wagon z miejscami dostosowanymi o przewozu podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich;
 - osiągnięcie w 2024 roku poziomu co najmniej 50% wszystkich czynnych dworców oraz 90% peronów dostosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych;
 - wdrożenie na wszystkich dworcach zlokalizowanych na sieci TEN-T (stosownie do wymogów TSI-PRM) przez właścicieli lub zarządców dworców oraz infrastruktury liniowej pisemnych strategii gwarantujących odpowiedni dostęp do infrastruktury albo taboru wszystkim osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osobom niepełnosprawnym;
 - stworzenie przez Ministra warunków ułatwiających zbudowanie informatycznego systemu rozliczeń sprzedaży biletów na przejazd środkami transportu publicznego różnych operatorów kolejowych, w tym biletu wspólnego;
 - osiągnięcie poziomu 30 minut średniosieciowego czasu oczekiwania na sieci komunikacyjnej objętej Planem pomiędzy przyjazdem/odjazdem pociągu z oferty Ministra, a odjazdem/przyjazdem pociągów pozostałych rodzajów;
 - zapewnienie przez operatorów pasażerom możliwości samodzielnej rezerwacji wskazanych i wybranych przez nich miejsc, również za pośrednictwem Internetu i telefonii komórkowej;
 - terminowe przekazywanie nowego rjp przez operatorów, zarządców infrastruktury oraz właścicieli lub zarządzających dworcem do wiadomości publicznej.

Załącznik nr 2 PLANOWANA SIĘĆ CODZIENNYCH POŁĄCZEŃ MIĘDZYWOJEWÓDZKICH ORAZ MIĘDZYNARODOWYCH WRAZ Z SIĘCIĄ UZUPEŁNIAJĄCĄ OPARTĄ O SKOMUNIKOWANIA



UZASADNIENIE

Podstawę prawną do wydania przez ministra właściwego do spraw transportu (dalej: Ministra) rozporządzenia w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (zwanego dalej planem transportowym) w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym stanowi art. 13 ust. 6 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440), zwanej dalej „ustawą o ptz”.

Nałożenie na Ministra obowiązku wydania planu transportowego jest efektem powierzenia mu funkcji organizatora publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (art. 7 ust. 1 pkt 6 ustawy o ptz). Do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego, jakim we wskazanym zakresie jest Minister, należy m.in. planowanie rozwoju transportu. W myśl art. 9 ust 1 pkt 6 ustawy o ptz przejawia się to w konieczności opracowania planu transportowego. Ustawa o ptz przewiduje także w art. 11 ust. 2 możliwość aktualizacji planu transportowego, jeśli zachodzi uzasadniona potrzeba.

Obecnie obowiązujący plan transportowy został ustalony rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1151) i wszedł w życie 31 października 2012 r.

Nowelizacja obowiązującego planu transportowego dotyczy zarówno części tekstowej, jak i części graficznej rozporządzenia i wynika z postanowień zawartych w rozdziale 7 obowiązującego planu transportowego, zgodnie z którymi aktualizacja rozporządzenia będzie się odbywać w cyklach co najmniej pięcioletnich, co jednak nie wyklucza możliwości dokonywania częstszych korekt. Z uwagi na liczbę oraz zakres kolejowych inwestycji infrastrukturalnych i taborowych realizowanych ze środków UE w latach 2007–2013, które rozliczono do końca 2015 roku, w planie transportowym założono, że pierwsza zaplanowana weryfikacja przedmiotowego dokumentu nastąpi w roku 2016, co umożliwi uwzględnienie efektów projektów zawartych m.in. w Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015.

Ponadto nowelizacja planu transportowego uwzględnia zmiany zaistniałe w zakresie:

- nowej perspektywy finansowej UE 2014-2020, w tym uwarunkowań krajowych i europejskich;
- sytuacji społeczno-gospodarczej, mającej wpływ na rynek przewozów pasażerskich oraz poziom przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych;

- zapotrzebowania na przewozy kolejowe finansowane przez Ministra, w związku z weryfikacją prognoz przewozowych, uwzględniających zrównoważony rozwój transportu;
- możliwości uruchomienia nowych połączeń kolejowych, będących następstwem modernizacji kolejnych linii sieci kolejowej;
- zrównoważonego rozwoju transportu prowadzącego do zwiększania udziału w przewozach transportu kolejowego.

Przy opracowywaniu planu transportowego uwzględniono przesłanki, o których mowa w art. 12 ust. 2 oraz ust. 4 ustawy o ptz. W szczególności, plan transportowy uwzględnia ustalenia koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, a także konieczność zapewnienia sprawnej komunikacji kolejowej, w przewozach organizowanych przez Ministra, regionom uznanym w rządowych dokumentach strategicznych za zagrożone marginalizacją. W treści planu transportowego następuje wskazanie omawianych dokumentów strategicznych.

Przedstawiono również wpływ transportu na środowisko, wraz z ograniczeniami, jakie w odniesieniu do transportu kolejowego stanowi przestrzenne rozmieszczenie sieci kolejowej w Polsce, znacznie utrudniające dostęp do regionów i obszarów szczególnie cennych przyrodniczo, historycznie i turystycznie. Plan transportowy definiuje również konieczny standard jakości obsługi podróżnych o ograniczonych możliwościach poruszania się, zaspokajający ich potrzeby. Z uwagi na to, że dokument oparty został na strategiach wszechstronnie programujących rozwój Państwa, w pełni wpisuje się on w potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz pozostałych potrzeb wynikających z ustalonych kierunków polityki Państwa.

Ponadto zasady finansowania usług przewozowych, a także organizacji rynku kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych określono z uwzględnieniem konieczności prowadzenia kolejowych przewozów pasażerskich nieobjętych obowiązkiem służby publicznej, czyli niewykonywanych w charakterze użyteczności publicznej, biorąc pod uwagę rentowność układu linii komunikacyjnych. W planie transportowym wykorzystane zostały dane dotyczące przepustowości infrastruktury oraz standardu jakości dostępu otrzymane od zarządcy infrastruktury kolejowej.

Zakres planu transportowego odpowiada wymogom określonym w art. 12 ust 1 ustawy o ptz i doprecyzowanym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. poz. 684).

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. z 2002 r. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, zgodnie z § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – *Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2013 r. poz. 979, z 2015 r. poz. 1063 oraz z 2016 r. poz. 494).

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt nie wymaga rozpatrzenia przez organy i instytucje Unii Europejskiej, w tym Europejski Bank Centralny.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Andrzej Bittel – Podsekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Jan Wojtyński, tel. 22 630 14 17, Jan.Wojtynski@mib.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 27.09.2016 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac 69</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba nowelizacji obowiązującego planu transportowego wynika ze zmian zachodzących na rynku przewozów pasażerskich, a o możliwości jej dokonania stanowią przepisy art. 11 ust. 2 ustawy o ptz i postanowienia obowiązującego planu transportowego, ustalonego rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1151).

Zgodnie z informacją w rozdziale 7 ww. planu aktualizacja rozporządzenia będzie się odbywać w cyklach co najmniej pięcioletnich, co jednak nie wyklucza możliwości dokonywania częstszych korekt. Z uwagi na liczbę oraz zakres kolejowych inwestycji infrastrukturalnych i taborowych realizowanych ze środków UE w latach 2007–2013, których rozliczenie nastąpiło do końca 2015 roku, w planie transportowym założono, że pierwsza zaplanowana weryfikacja przedmiotowego dokumentu nastąpi w roku 2016, co umożliwi uwzględnienie efektów rozliczonych projektów zawartych m.in. w Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015.

Zmiana obowiązującego rozporządzenia jest pożądana w związku z potrzebą aktualizacji celów stawianych przed usługami publicznymi w pasażerskim transporcie kolejowym. Plan transportowy określa kształt sieci połączeń obsługiwanej na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, które minister właściwy do spraw transportu zawiera z przewoźnikami kolejowymi. Umowy te powinny być więc zgodne z planem transportowym. W związku z tym plan powinien uwzględniać zarówno bieżący stan infrastruktury kolejowej, jak i planowane inwestycje, a także być zgodny z obecnymi celami polityki transportowej rządu.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projektowanym rozporządzeniem ustalony zostanie nowy, aktualny plan transportowy, składający się z części tekstowej stanowiącej załącznik nr 1 do rozporządzenia oraz części graficznej stanowiącej załącznik nr 2 do rozporządzenia. Forma i układ treści ww. dokumentu będzie analogiczna jak w obecnie obowiązującym planie transportowym.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Każde państwo członkowskie samodzielnie decyduje o przyjęciu własnych rozwiązań w tym zakresie.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury i dworców	14	MIB	Bezpośrednie – zmiana zakresu przedmiotowego zawieranych umów o świadczenie usług publicznych

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt zostanie przekazany do zaopiniowania do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i do Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz w ramach konsultacji publicznych zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej i przekazany następującym podmiotom:

- 1) PKP S.A.;
- 2) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- 3) Arriva RP sp. z o.o.,
- 4) Koleje Dolnośląskie S.A.
- 5) Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.
- 6) Koleje Małopolskie sp. z o.o.
- 7) Koleje Śląskie sp. z o.o.
- 8) Koleje Wielkopolskie sp. z o.o.
- 9) Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o.o.

- 10) PKP Intercity S.A.;
- 11) PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o.
- 12) Przewozy Regionalne sp. z o.o.;
- 13) Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.
- 14) Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

Omówienie wyników konsultacji publicznych zostanie zawarte w raporcie z konsultacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											Łącznie (0-10)	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Zasady dofinansowywania przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych przez ministra właściwego do spraw transportu nie ulegają zmianie. Projektowany plan transportowy przedstawia warianty rozwojowe oferty dotowanej przez ministra, możliwe do realizacji w przypadku zwiększenia środków budżetowych na ten cel. Ze względu na to, że dokument ma charakter planistyczny, a nie finansowy, przyjęcie rozporządzenia nie spowoduje nowych obciążeń dla budżetu państwa i jednostek samorządu terytorialnego.												

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki							Łącznie (0-10)
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10		
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
	(dodaj/usuń)								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
	(dodaj/usuń)								
Niemierzalne	(dodaj/usuń)								
	(dodaj/usuń)								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
--	--

<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
--	---

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
--	--

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Zakłada się wejście w życie rozporządzenia po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Efekty realizacji postanowień będą weryfikowane corocznie w ramach audytu. Pod koniec każdego roku kalendarzowego, w ramach oceny stopnia realizacji postanowień Planu Transportowego, dokonywane będzie badanie stopnia wypełnienia zapisów Planu przez operatorów świadczących usługi w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych na podstawie umów zawartych z ministrem właściwym ds. transportu, Celem badania będzie określenie spójności działań realizowanych przez operatorów z zobowiązaniami, jakie nakłada na nich Plan Transportowy. Zakres audytu powinien obejmować analizę oraz ocenę w następujących aspektach:

- zdefiniowania faktycznie realizowanego wariantu rozwoju oferty ministra spośród wariantów zidentyfikowanych w rozdziale 3.8. Planu Transportowego,
- spójności faktycznie realizowanego wariantu rozwoju oferty ministra z zasadami jej konstrukcji określonymi w rozdziale 3.8. Planu Transportowego,
- osiągnięcia przez faktycznie realizowany wariant rozwoju oferty ministra parametrów, o których mowa w rozdziale 7. Planu Transportowego w zakresie standardów usług oraz sposobu organizowania systemu informacji.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

-